IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 8)
z dnia 9 stycznia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 8)

9 stycznia 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji oraz **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego, rozpatrzyła:

– rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r.” (druk nr 76).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Magdalena Kacprzycka** główny specjalista w Departamencie Ratownictwa Medycznego Ministerstwa Zdrowia, **Agnieszka Rodkiewicz-Bogusławska** główny specjalista w Departamencie Wychowania i Kształcenia Integracyjnego Ministerstwa Edukacji Narodowej, płk **Artur Górski** szef Oddziału Planowania Transportu w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych wraz ze współpracownikami, insp. **Piotr Owsiewski** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Roman Kusyk** dyrektor Biura Rozwoju i Zarządzania Projektami Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, **Jan Grzegorz Prądzyński** prezes zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Bożenna Chlabicz** prezes Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym wraz ze współpracownikami oraz **Adrian Furgalski** przewodniczący zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Mariusz Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Stwierdzam kworum. Witam panie i panów posłów, witam zaproszonych gości, witam pana ministra Rafała Webera wraz ze współpracownikami.

Szanowni państwo, porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r.”, druk nr 76. Informuję, iż powyższy dokument nie został przyjęty przez Sejm VIII kadencji, a ponieważ nie działa wobec niego zasada dyskontynuacji, prezydium Komisji postanowiło o rozpatrzeniu tego dokumentu.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę przyjęcie porządku dziennego. Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego i proszę o zabranie głosu przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana ministra Rafała Webera i przedstawienie powyższego dokumentu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, wysokie prezydium, Wysoka Komisjo, szanowni zaproszeni goście, mam zaszczyt po raz drugi przedstawić raport dotyczący stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie w roku 2018. Po raz drugi, ponieważ pierwszej podejście, jak powiedział pan przewodniczący, było jeszcze w poprzedniej kadencji Sejmu, a z racji dyskontynuacji, niedokończenia procedury przyjęcia tego raportu, powrócił on na początku tej kadencji. Obecnie jesteśmy bogatsi o wiedzę dotyczącą roku 2019, bo ten rok jest już za nami i spływają ostateczne informacje, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na polskich drogach. Myślę, że siłą rzeczy dyskusja z udziałem

państwa posłów będzie dotyczyła roku 2019 i tego co resort infrastruktury, przy współdziałaniu z innymi resortami, ale również instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ma zamiar zrobić, żeby poprawić bezpieczeństwo na polskich drogach. Do takiej dyskusji też jesteśmy przygotowani. Jak wiemy, pan premier Morawiecki w swoim exposé zapowiedział pierwsze działania. One są już przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury i tym działaniom będzie w najbliższym czasie, jak sądzę, nadany odpowiedni tok legislacyjny.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o rok 2018, to był to rok, w którym odnotowaliśmy statystycznie rzecz biorąc, spadek liczby wypadków w porównaniu do roku 2017, ale również w porównaniu do lat wcześniejszych. Odnotowaliśmy również spadek liczby rannych w tych wypadkach. Te dwie wielkości są historycznie najniższe. Natomiast – i to jest najbardziej bolące i dramatyczne, nie odnotowaliśmy spadku liczby ofiar śmiertelnych. Mamy liczbowo niewielki, ale jednak wzrost, a trzeba powiedzieć, że ofiara śmiertelna to największy dramat, jaki może dotknąć tę osobę, ale również jej rodzinę i wszystkich, z którymi taka osoba była zżyta. Mimo ogromnego wysiłku instytucji, służb, mimo ogromnego wysiłku inwestycyjnego, który też jest bardzo potrzebny, chociażby jeśli chodzi o budowanie bezpiecznych dróg, nie udało nam się w 2018 r. podtrzymać tendencji spadku liczby ofiar śmiertelnych, jaką odnotowywaliśmy w ostatnich latach.

Pozwolicie, szanowni państwo, że nasze wystąpienie zostanie podzielone na kilka części. Z mojej strony będzie to wypowiedź ogólna, później pan dyrektor Konrad Romik, jako sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przedstawi prezentację zawierającą najważniejsze informacje statystyczne oraz działania realizowane w zakresie BRD w roku 2018. Jest z nami również pan minister Alvin Gajadhur, główny inspektor transportu drogowego, są przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Policji, tak że jesteśmy do państwa dyspozycji, jeżeli chodzi o pytania z tego zakresu. Możemy udzielać szczegółowych informacji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Szanowni państwo, 2018 r. jest kolejnym, w którym Ministerstwo Infrastruktury koncentrowało swój wysiłek na inwestycjach drogowych. Udostępniono kolejne setki kilometrów dróg szybkiego ruchu i jak widzimy po statystykach jakość dróg jest niezwykle istotna. Nowe komfortowe drogi to również drogi bezpieczne. Widzimy, że w miejscach, gdzie drogi ekspresowe zastępują drogi krajowe, występuje wyraźnie tendencja bardzo mocnego spadku liczby wypadków oraz liczby ofiar śmiertelnych. Najbardziej jaskrawym przykładem tego o czym mówię jest odcinek drogi ekspresowej S8 między Warszawa a Białymstokiem. Spadek liczby wypadków i ofiar na drodze krajowej nr 8, która została zastąpiona trasą S8 jest bardzo widoczny, jest wręcz radykalny. Proces inwestowania w drogi szybkiego ruchu musi cały czas trwać nie tylko po to, żeby móc po Polsce przemieszczać się bardziej komfortowo, ale przede wszystkim po to, aby walczyć o obniżenie liczby wypadków i spadek liczby rannych oraz ofiar śmiertelnych.

Rok 2018 to również kolejny rok, w którym koncentrowaliśmy nasz wysiłek finansowy na tym, żeby poprawiać drogi krajowe, jeżeli chodzi o taką typową infrastrukturę BRD. Mam na myśli chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, zatoczki dla autobusów, separatory, sygnalizację świetlną, ronda, czyli tzw. program likwidacji miejsc niebezpiecznych. W ciągu trzech lat, między 2016 a 2018 r. zostało zakończonych, jeśli chodzi o program likwidacji miejsc niebezpiecznych, blisko 350 zadań na łączną kwotę bliską 500 mln zł. Oprócz budowy infrastruktury szybkiego ruchu, oprócz budowy dróg ekspresowych i autostrad prowadzimy również systematyczne działania na obecnej sieci dróg, żeby uzbrajać ją w elementy BRD w tych miejscach, które tego wymagają. Nie zapominamy o dofinansowywaniu zarządców samorządowych – gminnych i powiatowych. W 2018 r. funkcjonowały dwa programy, które wspierały to budownictwo na łączną kwotę 1,3 mld zł. Poza tym, jak wszyscy wiemy, w 2019 r. zaczął funkcjonować Fundusz Dróg Samorządowych i tutaj już te środki były niewspółmiernie wyższe. Na realizację zadań na drogach gminnych i powiatowych do samorządów zostało skierowanych 6 mld zł. Jesteśmy przekonani, że przyniesie to efekt, jeśli chodzi o poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Jeszcze słowo komentarza odnośnie do roli Inspekcji Transportu Drogowego. Pan minister Alvin Gajadhur zapewne ten temat rozwinie. W 2018 r. pracownicy ITD, inspektorzy transportu drogowego, przeprowadzili ponad 170 tysięcy kontroli. Głównie były to ciężarówki, ale również autobusy. Blisko połowa tych kontroli dotyczyła zagranicznych przewoźników. Efektem tych kontroli jest ponad 11 tysięcy zatrzymanych dowodów rejestracyjnych i ponad 91 tysięcy wykrytych naruszeń, m.in. w zakresie przekraczania czasu pracy przez kierowców samochodów ciężarowych.

Szanowni państwo, wysiłki, które były podejmowane przez instytucje wpływające na bezpieczeństwo w ruchu drogowym w 2018 r. były bardzo duże i jak powiedziałem na wstępie, nasza wspólna praca przyczyniła się do spadku liczby wypadków i spadku liczby rannych, niestety nie przyczyniła się do spadku liczby ofiar śmiertelnych. Widzimy ten problem i zgodnie z zapowiedziami w exposé pana premiera Mateusza Morawieckiego w bieżącym roku wprowadzimy działania, które tę tendencję odwrócą.

I jeszcze słowo o wczorajszej debacie, która odbyła się w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego i została bardzo dobrze przyjęta przez środowisko ekspertów. Była to wielogodzinna dyskusja, bardzo potrzebna i konstruktywna, która także wpłynie na nasze prace legislacyjne. Mam nadzieję, że te prace legislacyjne będą podjęte w 2020 r. i przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na polskich drogach.

Teraz, jeżeli pan przewodniczący i państwo pozwolicie, krótkie streszczenie zagadnienia w postaci prezentacji przestawionej przez pana dyrektora Konrada Romika.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bardzo proszę, panie sekretarzu.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Panie przewodniczący, szanowni członkowie prezydium, panie i panowie posłowie, szanowny panie ministrze, prezentowany przez nas dokument za 2018 r. zawiera następujące dane: obraz sytuacji Polski na tle Unii Europejskiej, najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocena sytuacji w Polsce i w każdym województwie, informacje o działaniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, informacje na temat działalności badawczej i publikacji w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Struktura raportu, tak jak w latach poprzednich, nie uległa żadnym ważnym zmianom co do formy, ponieważ uwzględniamy jednocześnie wnioski pań i panów posłów w zakresie formy i informacji zawartych w tym dokumencie. Jesteśmy oczywiście cały czas otwarci na dodatkowe rekomendacje. Raport w swojej strukturze umożliwia porównanie poszczególnych statystyk i obserwacji poczynionych w kolejnych latach. Prezentujemy w nim najważniejsze statystyki zdarzeń drogowych, ocenę sytuacji na poziomie kraju, ale przede wszystkim odpowiadamy na te najważniejsze, kluczowe pytania chociażby takie jak: kto był sprawcą, kto był ofiarą wypadku, jakie były przyczyny i okoliczności powstawania zdarzeń drogowych na polskich drogach. Dane dotyczące wypadkowości w 2018 r. zostały również porównane z poprzednim rokiem, tzn. 2017, a także ujęto je w trendzie długookresowym.

Jeżeli chodzi o pozycję Polski na tle Unii Europejskiej, to chcę państwa poinformować, że w raporcie są przedstawione dane wstępne, które otrzymaliśmy z Komisji Europejskiej. W grudniu zeszłego roku Komisja Europejska opublikowała już dane końcowe, które nie różnią się znacznie od danych, jakie zostały paniom i panom posłom przekazane. Zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym mamy czas do końca marca i do końca kwietnia na realizację tego zadania, a jednocześnie pokazywane w raporcie dane, które pochodzą z Unii Europejskiej są zawsze danymi wstępnymi. Dzisiaj chciałbym już powiedzieć o danych końcowych i od tego właśnie zacznę.

Jeśli chodzi o dane końcowe Komisji Europejskiej, to w tej chwili są one już danymi ostatecznymi. Unijna średnia wynosi 49 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. Najlepsze wyniki pod tym względem w Unii Europejskiej odnotowały Wielka Brytania, Dania, Irlandia i Szwecja. Jeśli chodzi o najwyższy wskaźnik ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców, to do grona pięciu najgorszych krajów Unii pod tym względem zaliczają się: Rumunia, Bułgaria, Łotwa, Chorwacja i Polska. Zajmujemy w tej statystyce piąte miejsce od końca. W porównaniu z danymi wstępnymi w danych ostatecznych

liczba ofiar śmiertelnych w przypadku Polski nieznacznie się zmieniła, tzn. wskaźnik obniżył się z 76 do 75 ofiar na milion mieszkańców.

Jeżeli chodzi o redukcję liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej, to na podstawie danych końcowych największy spadek liczby ofiar śmiertelnych, w porównaniu do 2017 r., osiągnęły takie kraje jak Słowenia, Litwa, Bułgaria oraz Słowacja i Cypr. Te ostatnie dwa kraje po 8%. Z kolei Polska w latach 2010–2018 dokonała redukcji liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców o 27%.

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2018 r. Odnotowaliśmy 31 674 wypadki drogowe, tj. o 3,3% mniej niż w roku 2017. W wypadkach tych zginęły 2862 osoby, tj. o 31 ofiar śmiertelnych więcej niż w roku poprzednim. Liczba rannych zmniejszyła się i ostatecznie wyniosła 37 359, tj. o 5,3% mniej niż rok wcześniej. Jednocześnie spadła też liczba ofiar ciężko rannych, która wyniosła ostatecznie 10 963, czyli o 140 mniej niż w roku 2017. Spadek procentowy wyniósł 1,3%. Jeśli chodzi o liczbę ofiar ciężko rannych, to w 2018 r. odnotowaliśmy pod tym względem najlepszy wynik od momentu rozpoczęcia realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Nie znaczy to jednak, że jesteśmy w stanie zrealizować cele narodowego programu, które został sformułowane w 2013 r. Dane z 2018 r. pokazują jednoznacznie, że nie jesteśmy obecnie w stanie osiągnąć celu redukcji liczby ofiar śmiertelnych, który został określony w programie. Przypomnę, że było to 50% liczby ofiar śmiertelnych do 2020 r. w odniesieniu do obszaru referencyjnego z roku 2010 oraz 40% liczby ofiar ciężko rannych w tym samym okresie czasowym.

Jeżeli chodzi o odchylenia w 2018 r. dotyczące celu cząstkowego, to tak naprawdę zakładana redukcja nie została osiągnięta. Cel końcowy został przekroczony o 25%, jeśli chodzi o liczbę osób, które zginęły na polskich drogach, a jeżeli chodzi o osoby ciężko ranne, to wskaźnik przekroczenia był jeszcze wyższy, bardzo wysoki i wyniósł 43%.

Jeżeli chodzi o kwestię odchyleń w porównaniu z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i tym co obserwujemy w całej Unii Europejskiej, to przedstawiamy państwu w raporcie analogiczne porównanie statystyczne pod względem celów do osiągnięcia a tym, co ostatecznie zanotowano w krajach Unii w zakresie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak państwo widzą na slajdzie, porównujemy również cel cząstkowy za rok 2018 do roku 2010. Fakt jest taki, że niestety w Europie od czterech lata obserwujemy stagnację w kwestii poprawy bezpieczeństwa na drogach. Niestety jest to trend ogólnoeuropejski, co wyraźnie pokazują powyższe dane. Za 2018 r. odchylenie następuje pod względem liczby ofiar śmiertelnych ogółem. W całej Europie było tych ofiar 25 150, natomiast cel postawiony na rok 2020 wynosi 15 750. Pokazuje to, że odchylenie się niestety pogłębia.

Struktura wypadków drogowych, które miały miejsce w Polsce w 2018 r. pozostała podobna do tych z lat poprzednich. Odnotowaliśmy spadki udziału wypadków z udziałem pieszych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu oraz spowodowanych przez młodych kierowców, a także powstałych w wyniku najechania na drzewo. Należy jednak w tym miejscu zwrócić szczególną uwagę na zwiększenie się udziału wypadków, w których uczestniczyli motocykliści, rowerzyści i – nieznacznie – nietrzeźwi kierujący. Pokazujemy to państwu na slajdzie. Przedstawia on udział wypadków w rozbiciu procentowym na poszczególne kategorie.

Jeżeli chodzi o procentowe porównanie roku 208 do roku 2017 pod względem liczby ofiar śmiertelnych wśród użytkowników pojazdów jednośladowych, to chciałbym wskazać na wzrost o ponad 30%, jeśli chodzi o rowerzystów i o 3%, jeśli chodzi o motocyklistów. W tej grupie uczestników ruchu drogowego odnotowaliśmy też największy wzrost liczby rannych, o przeszło 21%. Duży wzrost odnotowano także, jeżeli chodzi o liczbę rannych rowerzystów, prawie o 11,5%.

Kilka zdań na temat kwestii rodzajów wypadków. Przede wszystkim, w porównaniu do danych z 2017 r., zauważyliśmy dosyć duży spadek, jeśli chodzi o liczbę wypadków drogowych polegających na najechaniu na pieszego, w wyniku czego mieliśmy ofiary śmiertelne. Ten spadek wyniósł 8,5%, a to jest sporo w porównaniu na przykład do kategorii pieszych ogółem. Jeżeli natomiast chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych, to ogółem, jeśli chodzi o pieszych mamy spadek o 8%. Tak znaczące zmniejszenie jest bardzo ważne,

tym bardziej że nadal zagadnienie ruchu drogowego, jeżeli chodzi o stan bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg, jest w naszym kraju jednym z głównych problemów i stanowi jednocześnie bardzo ważne wyzwanie.

Ponadto odnotowaliśmy nieznacznie zmniejszenie liczby zderzeń czołowych pojazdów w ruchu, o ponad 2%, przy jednoczesnym niewielkim wzroście liczby ofiar śmiertelnych wypadków tego rodzaju – o 0,6%. Dość znacząco spadła liczba zderzeń tylnych, tj. o 7,2%, natomiast zarejestrowaliśmy bardzo duży wzrost liczby ofiar śmiertelnych tego typu zderzeń, bo aż o 37%. Oznacza to, że w 2018 r. bardzo wzrosła liczba ciężkich wypadków drogowych, w których ginęli kierujący i pasażerowie pojazdów w wyniku zderzeń tylnych. W 2017 r. tzw. ciężkość wypadków dla tego rodzaju zdarzeń wynosiła 3,5, a w 2018 r. wzrost tej wartości osiągnął wskaźnik 5,2. Ten wzrost wskaźnika pokazuje, że skala ciężkości zdarzeń drogowych, mimo spadku liczby wypadków drogowych, wciąż jest skutkiem drastycznego łamania limitów prędkości na polskich drogach. Kierowcy nadal nie przestrzegają zalecanej odległości między pojazdami, co skutkuje tym, że w zderzeniach tylnych giną ludzie i mamy coraz więcej ofiar śmiertelnych przy zmniejszającej się liczbie zderzeń.

Jeżeli chodzi o kierujących pojazdami, to niestety w 2018 r. byli oni w większym stopniu narażeni na utratę życia i zdrowia, głównie w wyniku nadmiernej prędkości jazdy. W tej kategorii uczestników ruchu zginęło o 100 osób więcej niż w roku poprzednim, ale na szczęście o 268 osób mniej zostało rannych. Bezpieczeństwo pasażerów, jeżeli chodzi o pojazdy, pozostało na tym samym poziomie w zakresie liczby ofiar śmiertelnych, ale prawie o blisko 10% mniej pasażerów zostało rannych.

Znacząco poprawiło się bezpieczeństwo pieszych na drogach ogółem. Zginęło o 70 pieszych mniej niż w 2017 r., a o 669 pieszych mniej zostało rannych.

W ubiegłym roku odnotowaliśmy również spadek liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, niestety – jak wspomniałem wcześniej – nie przyniosło to oczekiwanego i pożądanego spadku liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków. Zginęło o 86 osób więcej, czyli w ujęciu procentowym o 4% więcej niż rok wcześniej. Oznacza to, że skala ciężkości wypadków drogowych powoduje, iż coraz częściej mamy do czynienia ze śmiercią, mimo zmniejszającej się liczby wypadków drogowych i tak naprawdę – skutków tych zdarzeń.

W porównywanym okresie zarejestrowaliśmy również o 11% mniej wypadków spowodowanych przez pieszych, przy jednoczesnym bardzo dużym spadku liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków, bo aż o 77 osób. Jeżeli chodzi o okoliczności wypadków, w porównaniu pieszego i kierującego, to w przypadku pieszych głównymi przyczynami wypadków były: nieostrożne wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym i nieostrożne wejście na jezdnię zza innego pojazdu lub innej przeszkody oraz wejście na jezdnię na czerwonym świetle. Jeżeli z kolei chodzi o kierujących pojazdami, to głównymi przyczynami wypadków były: niedostosowanie prędkości do panujących warunków ruchu, nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu i nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego. Tutaj, jeżeli chodzi o te zdarzenia, to pozostają one na takim samym poziomie, jeśli weźmiemy pod uwagę kategorię przyczyn wypadków.

W 2018 r. zarejestrowaliśmy co prawda mniej o 8,5% wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, ale wypadki te były, jak wspomniałem, nacechowane większą śmiertelnością i częściej kwalifikowano je jako zdarzenia o tzw. większej ciężkości. W 2018 r. wypadków spowodowanych przez nieprawidłowe wyprzedzanie i w wyniku niezachowania bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami było w sumie mniej o 1,2% i 10,3%, lecz również pociągnęły one za sobą wzrost liczby ofiar śmiertelnych, odpowiednio o 27% i o 18%.

Jeżeli chodzi o miejsca, w których dochodziło do wypadków drogowych, porównując rok 2018 do roku 2017 największy spadek odnotowano na autostradach – o 9%. Niewielki wzrost liczby wypadków odnotowano natomiast na drogach gminnych – o 1,3% oraz kolejny rok z rzędu niestety jeszcze na drogach ekspresowych. Jeżeli chodzi o dodatkowe czynniki charakteryzujące, chociażby o liczbę ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości dróg, to nasz wskaźnik mamy na poziomie 46, czyli o 16,4% niższym niż w 2017 r. Na drogach wojewódzkich liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu

na każde 1000 km zmniejszyła się nieznacznie, a na drogach gminnych i powiatowych nie zmieniła się, co świadczy o stagnacji. Dodatkowo, jeżeli chodzi o wskaźnik ciężkości tych wypadków, w 2018 r. zwiększył się on nieznacznie na drogach krajowych, powiatowych i gminnych, natomiast znaczną poprawę tego wskaźnika, bo aż na poziomie 20%, odnotowaliśmy na drogach wysokiej kategorii, takich jak autostrady. Wartość wskaźnika ciężkości spadła tam z 15 do 12.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo pieszych, niechronionych uczestników ruchu, to jak powiedziałem wcześniej, jeśli chodzi o zagrożenie utraty życia i zdrowia na polskich drogach wobec pieszych, uczestników ruchu drogowego, to zagrożenie ogółem drastycznie spadło. Pozostał jednak jeden bardzo ważny wyjątek, który nie pozwolił na osiągnięcie jeszcze lepszego poziomu redukcji, a mianowicie sytuacja związana z bezpieczeństwem pieszego na przejściu dla pieszych. W tym obszarze, w raporcie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazujemy na niepokojący wzrost liczby zabitych na przejściach dla pieszych. Ten wzrost, w porównaniu 2018 r. do roku 2017, wyniósł ok. 4,4%. W porównaniu do roku 2016 było to 7,8%, a w stosunku do roku 2015 aż 15,9%.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazuje w tym raporcie na bardzo ważny element, który już ukazuje się nie tylko w Polsce, ale także w całej Unii Europejskiej, co również paniom i panom posłom przedstawiamy. Naszym zdaniem jest to dodatkowy czynnik, który będzie miał kluczowe znaczenie dla stanu bezpieczeństwa w latach następnych, a mianowicie chodzi o wypadkowość w grupie wiekowej 60+. Z danych Komisji Europejskiej i z polskich danych jasno wynika, że coraz większy odsetek wypadkowości i śmiertelności dotyczy grupy senioralnej. Ten trend jest bardzo niepokojący, ale jest on spójny z zachodzącymi zmianami demograficznymi, które zachodzą w Polsce i w Europie. Jesteśmy społeczeństwem coraz bardziej starzejącym się i to już wpływa na udział seniorów w wypadkach drogowych. Komisja Europejska w 2018 r. przewidywała, że niestety będzie następować dalsze pogłębianie tego trendu w skali ogólnoeuropejskiej i zarekomendowała podjęcie konkretnych działań skierowanych do tej grupy społecznej, bez względu na kategoryzację uczestnika ruchu drogowego, czyli mówimy tutaj o kierujących, pieszych i rowerzystach.

Jeśli chodzi o czas, kiedy dochodziło do wypadków, to analiza danych pokazuje, iż w 2018 r. najmniej osób zginęło w lutym, odnotowano 152 ofiary śmiertelne, a najwięcej w październiku, bo aż 318 ofiar śmiertelnych. Największy spadek liczby zabitych w wypadkach, w porównaniu do 2017 r., odnotowaliśmy w marcu – redukcja o blisko 10%. Z kolei bardzo wysoki wzrost zanotowano w styczniu, bo aż o 36%. Drugim miesiącem pod względem wzrostu liczby wypadków śmiertelnych był październik – o 14%.

Czas, kiedy dochodziło do wypadków, jest w raporcie pokazany także w podziale na dni tygodnia. Analogicznie, tak jak było w latach poprzednich, najwięcej zdarzeń odnotowano w piątki. Zarówno w piątek, jak i w sobotę notujemy największy odsetek wypadków drogowych z udziałem ofiar śmiertelnych.

Najwyższy wskaźnik, jeżeli chodzi o kwestie wypadkowe i najniższe wskaźniki wypadkowe również przedstawiamy w raporcie. Pokazujemy w nim wskaźnik zagrożenia w województwach. W załączeniu znajdują się odpowiednie zestawienia przygotowane we współpracy z wojewódzkimi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego i są prezentowane w podziale na poszczególne wskaźniki demograficzne. Prezentujemy także wskaźnik ciężkości wypadków w podziale na województwa oraz podział na województwa pod względem liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków. Jeśli chodzi o ciężkość wypadków i liczbę ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, to najwyższy wskaźnik odnotowuje województwo kujawsko-pomorskie. Po raz kolejny wysoki jest ten wskaźnik także w województwach podlaskim i lubelskim. W raporcie oprócz wskaźników demograficznych prezentujemy również szczegółowe wnioski z poszczególnych województw. Pokazujemy jak wygląda kategoryzacja zagrożeń w ruchu drogowym odnotowywana w województwach. Wskazujemy nie tylko na długookresowy trend, ale również prezentujemy wnioski, które płyną z aktualnego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w poszczególnych województwach oraz zestawiamy zagrożenia i poziom wskaźników śmiertelności w różnych kategoriach, w ramach każdego województwa. Pozwala to na porównanie, szczegółową

analizę sytuacji w województwach. Metodologia jest spójna z tą z lat poprzednich. Każda karta w raporcie kończy się zestawem konkretnych wniosków.

Jeżeli chodzi o działania mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to przedstawiamy państwu bardzo szczegółowo na poziomie kart stopień wykonania nie tylko zadań w ramach programu realizacyjnego, ale również zadań związanych z działaniami realizowanymi przez członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i oczywiście dodatkowo tych podmiotów i tych instytucji, które są zaangażowane w poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale nie wchodzą w system KRBRD. Jednocześnie wskazujemy na konkretne zadania, które są zawarte w kartach do raportu.

Jeżeli chodzi o działania bezpośrednio realizowane przez Sekretariat KRBRD, to pozwolę sobie przytoczyć tylko te główne, których realizacją bardzo intensywnie zajmowaliśmy się w 2018 r. Były to oczywiście zadania statutowe rady, ale przede wszystkim działania w zakresie informacyjno-promocyjnym, jak chociażby ogólnopolskie działania skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60. roku życia, zwracające szczególnie uwagę na wzrastający czynnik zagrożenia po stronie tych uczestników ruchu drogowego. Był to projekt „Senior na Drodze”, portal seniornadrodze.pl i wszystkie pozostałe działania realizowane przez nas systemowo od czterech lat. Oprócz tego kampanie ogólnokrajowe, wydarzenia w zakresie kształtowania bezpiecznych zachowań motorowerzystów, motocyklistów, m.in. Kongres Motocyklowy, który stworzyliśmy i systematycznie go wykorzystujemy do angażowania grup społecznych, chociażby grup motocyklowych i stowarzyszeń. W ogóle zachęcamy do stowarzyszania się i do wymiany wiedzy ze wsparciem partnerów pozarządowych. Opracowaliśmy wytyczne dotyczącego prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych – to było czyste działanie inżynieryjne zrealizowane i przyjęte przez ministra infrastruktury do realizacji w ramach wytycznych, jako standard stosowania w zakresie prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, również ze szczególnym uwzględnieniem kwestii związanych z prawidłowym i odpowiednim doświetleniem stref oczekiwania przed przejściami dla pieszych, co ma ogromne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa pieszych.

Organizujemy kampanie edukacyjne dotyczące najważniejszych kwestii, najważniejszych problemów, czyli nadmiernej prędkości, drastycznego łamania przepisów ruchu drogowego oraz wdrożyliśmy zadanie systemowe, czyli ogólnopolskie szkolenia dla samorządowych zarządców dróg wszystkich kategorii. Tym działaniem, przez następne dwa lata, zamierzamy objąć cały system szkoleniowy dla samorządowych zarządców dróg, od szczebla gminnego do szczebla wojewódzkiego. Zależy nam na tym, aby byli gotowi do realizacji innych projektów, chociażby tych, które będą współfinansowane z Funduszu Dróg Samorządowych z uwzględnieniem komponentu BRD. Te działania są przez nas realizowane systematycznie, w każdym województwie odbywają się cykle szkoleniowe, na które zapraszani są przedstawiciele zarządów dróg, od szczebla gminnego do wojewódzkiego, łącznie z bardzo mocnym, dobrym udziałem nadzoru, Policji i przedstawicieli wydziałów ruchu drogowego.

Jeżeli chodzi o kwestie innych działań, szczegółowych, to są one rozpisane w poszczególnych kartach. Program realizacyjny na lata 2018–2019, to przypomnę ponad 38 zadań, z czego 18 jest przypisanych do Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W raporcie na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2019 Krajowa Rada BRD szczegółowo omówi stopień realizacji wszystkich zadań, które były przewidziane. Dziś mogę powiedzieć, że ten stopień jest bardzo wysoki. Na temat realizacji każdego zadania, które przewidzieliśmy do realizacji, zostanie państwu przedstawiony szczegółowy raport. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ja bardzo krótko, bo raport jest dosyć obszerny i myślę, że wielu posłów chciałoby zabrać głos, więc konkretne sprawy. Po pierwsze, kwestia kontroli prędkości na drogach. Mamy raport NIK, o którym tutaj nie wspomniano, nato-

miast z raportu Najwyższej Izby Kontroli wynika, że w zakresie stosowania pomiaru prędkości w latach 2015–2017 wartości, które były mierzone, były mierzone od prędkości nawet powyżej 30 km/h w stosunku do tego, co było dopuszczone na drodze. Pytanie jest takie: jeżeli co najmniej raz w roku spotykamy się wszyscy podczas posiedzenia tej komisji, a nawet częściej i omawiamy zadania związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, i nagle okazuje się, że pomiar prędkości, który na wielu drogach pełni kluczową rolę, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo jest de facto wypaczony – bo tak trzeba powiedzieć o tym wprost, jeśli mamy możliwe przekroczenie do 30 km/h ponad dopuszczalną prędkość, tak są podkręcane radary, to jaki sens mają nasze rozmowy, wnioski i podejmowane działania, jeżeli w podstawowych elementach działania Generalny Inspektorat Transportu Drogowego, krótko mówiąc, sobie nie radzi? W mojej ocenie ma to poważny wpływ na bezpieczeństwo. Oczywiście tylko przy okazji wspomnę o tym, że to prawie 3 mld zł utraconych dochodów budżetu, które mogłyby zostać przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jeżeli byłoby to rozsądnie zarządzane. To jest moje pierwsze pytanie dotyczące kręcenia radarów.

Drugie pytanie mam do ministerstwa. Ponieważ już dzisiaj istnieją rozwiązania, powiedziałbym w zakresie projektowania i budowy na przykład skrzyżowań w obszarze miejskim, które wymuszają bardziej racjonalne, bardziej bezpieczne zachowania wszystkich uczestników ruchu drogowego, to czy ministerstwo ma pomysł w jaki sposób zmobilizować zarządców dróg, bo największą siecią są jednak drogi gminne i powiatowe, w jaki sposób ich zmobilizować do stosowania bezpiecznych rozwiązań? W Polsce są, niestety tylko pojedyncze przypadki, gdy budowana infrastruktura wymusza bezpieczne zachowania. W takich miejscach liczba zdarzeń drogowych jest ograniczona, ale to niestety nie jest powszechna praktyka. Gdybyśmy rzeczywiście na poziomie krajowym wymuszali stosowanie takich bezpiecznych rozwiązań przy przebudowie i remontach dróg, to być może łatwiej byłoby osiągnąć takie efekty, o które nam chodzi, czyli ograniczenie wypadkowości, ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych, ograniczenie również liczby ofiar wśród pieszych. Niestety te rozwiązania, dobre rozwiązania mające pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego nie są stosowane. Pytanie: Czy rząd ma jakąś koncepcję? Rozumiem, że można wprowadzać różne zakazy, nakazy itd., nie oglądając się na rzeczywistość, ale dzisiaj mamy takie rozwiązania, które umożliwiają zmianę tej rzeczywistości. Czy rząd ma pomysł na to, żeby zarządcy dróg stosowali właśnie takie bezpieczne rozwiązania?

Na ten moment dziękuję bardzo i proszę o ustosunkowanie się do poruszonych kwestii.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Krajewski.

Poseł Stefan Krajewski (PSL-Kukiz15):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, już wczoraj słyszeliśmy, dzisiaj też dużo na temat drogi S8. Mówiąc jednak tylko o kwestiach bezpieczeństwa, pomijając inne aspekty, chcę powiedzieć, że od Wyszkowa do Białegostoku nie działa żaden MOP, mimo że są przygotowane. Wielkie huczne otwarcie tej drogi nastąpiło w 2016 r., wielu chętnych było do przecinania wstęgi, ale dziś jest to bardzo niebezpieczne zjawisko. Kierowcy zarówno samochodów osobowych, jak i ciężarowych jadą i nie mają gdzie zjechać, żeby odpocząć. Na pewno wpływa to na bezpieczeństwo na drodze. Jeśli kierowca, który jedzie kilka godzin musi, żeby odpocząć, przejechać jeszcze kilkadziesiąt kilometrów, bo wcześniej nie ma żadnej możliwości zjazdu, to jest karygodne. Tak naprawdę ministerstwo powinno podać obiektywne przyczyny wyjaśniające, dlaczego to wszystko do dziś wciąż nie działa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sośnierz. Po zadaniu pytania przez pana posła poproszę przedstawicieli ministerstwa o odpowiedzi na pytania i dalej będziemy procedować tak jak wczoraj, czyli turami po trzy pytania. Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Mam kilka pytań dotyczących prezentowanych statystyk. W kilku miejscach, tak przynajmniej zrozumiałem, podany był udział procentowy wypadków i jego wahnięcie, ale jeśli ja to dobrze rozumiem, jeżeli to był jedynie procentowy udział w sumie wszystkich wypadków, to przywiązywanie wagi do tego, że jakaś kategoria wypadków procentowo jest teraz większa niż była wcześniej, nie ma większego sensu. Może to być bowiem odzwierciedleniem nie tyle niepokojącego trendu, ile tego, że liczba innych rodzajów wypadków spadła bardziej. Skoro wszystko musi się sumować do 100%, to jeśli na przykład – przypuśćmy – kategoria wypadków z udziałem pieszych spada szybciej niż kategoria wypadków wynikających ze zderzenia z drzewem, to procentowy wzrost tych drugich nie jest niepokojącym świadectwem tego, że ludzie częściej wjeżdżają w drzewo, tylko pokazuje, że bardziej spadła jakaś inna kategoria. Dlatego w kilku miejscach miałem wrażenie, że mówimy tylko o procentowym udziale, ale to nic nam nie mówi o tym, czy w rzeczywistości liczba tych wypadków rośnie, czy spada.

Z mojego punktu widzenia istotne byłoby też podanie takich statystyk, nie wiem czy one są dostępne, które pokażą w ilu przypadkach, jeśli chodzi o ofiary śmiertelne, jedyną ofiarą śmiertelną jest sprawca wypadku. To jest bowiem zupełnie inny problem, jeśli ktoś ginie w wyniku swojego nieostrożnego działania, jeżeli ginie tylko on niż wtedy, gdy powoduje on śmierć innych osób. Z tymi drugimi przypadkami trzeba walczyć zdecydowanie bardziej niż z tym, kiedy ktoś sam sobie jest winien.

Zostały podane statystyki, ale rozbite na kilka podpunktów i nie byłem w stanie tego przeliczyć na bieżąco, dlatego chciałbym zapytać, czy można podać ile w sumie wypadków na przejściach dla pieszych w tym roku jest powodowanych przez pieszego? Chodzi mi o udział procentowy. W prezentacji były podane tylko liczby i wszystko rozbito na poszczególne kategorie. Nie zauważyłem, żeby to gdzieś było zsumowane.

Pan powiedział też, że trend jest niepokojący, jeżeli chodzi o udział seniorów w wypadkach drogowych. Tylko znowu, jeśli mówimy o sumowaniu się do 100%, to skoro seniorów jeździ po drogach coraz więcej, to jest logiczne, że musi być więcej procentowo wypadków z udziałem seniorów niż z udziałem innych grup, ale wtedy nie ma tu nic niepokojącego. Jest to wyłącznie odzwierciedlenie tego, że więcej seniorów jeździ. Jeśli do Polski przyjedzie, powiedzmy, milion Ukraińców, to będziemy mieli wzrost wypadków z udziałem Ukraińców, ale nie dlatego, że wymagają oni specjalnego szkolenia, tylko dlatego, że wcześniej ich u nas nie było, a teraz są. Jeśli więc liczba seniorów wzrasta, a wzrost wypadków z udziałem seniorów jest procentowo proporcjonalny do wzrostu udziału seniorów w populacji kierowców, to wówczas nie jest niepokojące. Trudno, żeby było inaczej.

Kolejna rzecz. Czy są jakieś wyjaśnienia, jakieś znane przyczyny tego, dlaczego na przykład więcej wypadków zdarza się w piątek niż w jakikolwiek inny dzień tygodnia? To może być interesujący trop. Co takiego ludzie robią w piątki i czego nie robią w poniedziałki, że jest to przyczyną wypadków?

Wskaźnik demograficzny. To również było interesujące rozbicie, bardzo duża przepaść pomiędzy województwami, szczególnie że to właśnie w tych województwach, gdzie sieć drogowa jest gęstsza, wypadków było procentowo mniej na 100 tysięcy mieszkańców. I znowu czy to nie jest tak, że większa liczba wypadków jest wprost skorelowana ze stanem dróg w danym województwie? Kilka województw wyraźnie odstawało od pozostałych.

Chciałbym się także odnieść do głosu poprzednika, który niestety już wyszedł, do pana, który mówił o fotoradarach. Oburzające jest mówienie, że ubolewamy, iż jest to utracony wpływ do budżetu. Traktowanie fotoradarów jako elementu fiskalnego, jako sposobu na zbieranie podatków i zwiększenie wpływów do budżetu jest całkowitą patologią. Nie temu mają one służyć. Bardziej by mnie interesowało wskazanie, w jaki sposób fotoradary przyczyniły się do zwiększenia bezpieczeństwa na odcinkach, na których są wystawione. Mam wrażenie, że są one stawiane szczególnie chętnie tam, gdzie ograniczenie prędkości jest szczególnie absurdalne. Im bardziej niedorzeczne jest ograniczenie prędkości, tym większa szansa, że spotkamy tam fotoradar. W związku z tym wydaje mi się, że w takim przypadku nie mają one większego wpływu na bezpieczeństwo i podkręcanie ich w górę, zwiększanie tolerancji, jest tym bardziej zasadne. Wyłapywa-

nie ludzi, którzy przekraczają niedorzeczny przepis w jakimś niewielkim zakresie, jest bezcelowe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Słuszna natomiast była uwaga drugiego kolegi, który też już wyszedł, jeśli chodzi o punkty przeznaczone na odpoczynek. Zwracałem już na to uwagę, że jeśli jeździ się po drogach w Europie, na przykład w Norwegii, to punkty odpoczynkowe na trasach są bardzo ładnie wyeksponowane i stanowią często dodatkową atrakcję, jako punkty widokowe. Oczywiście nie w każdych warunkach da się to zrobić, ale u nas tych punktów odpoczynkowych po prostu nie ma, a wypatrywanie czasami przez wiele kilometrów miejsca, w którym można zjechać, żeby odpocząć, kiedy kierowca czuje, że coś jest nie tak z jego zdrowiem lub chce mu się spać, to może być przyczyna zaśnięcia za kierownicą i w konsekwencji wypadku. Dlatego to również chciałbym podkreślić i zwrócić na to państwa uwagę.

To tyle moich uwag. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę przedstawicieli resortu o odpowiedź. Widziałem, że panie się zgłaszają. Są panie zapisane. Pani poseł Dziemianowicz-Bąk będzie pierwsza po odpowiedzi pana ministra.

Proszę bardzo, panie ministrze, pan lub osoba przez pana wskazana.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Na początku ja, a następnie oddamy głos zarówno panu ministrowi Gajadhurowi, jak i przedstawicielom Policji, jeśli będzie taka konieczność, w związku z pytaniami państwa o statystykę.

Kilka zdań odnoście do fotoradarów, bo mieliśmy z sali dwie wypowiedzi, które się wzajemnie wykluczały. W jednej, tej pierwszej pana posła Suchonia, wyrażono oczekiwanie, żeby ten system działał jeszcze sprawniej i mocniej, a druga wypowiedź, pana posła Sośnierza, sugerowała, że nie powinien być on nastawiony na łupienie kierowców po kieszeniach, a fotoradary nie powinny wyłącznie ściągać kasy do budżetu państwa. My mamy takie właśnie podejście. Przede wszystkim fotoradary mają być stawiane w takich miejscach, gdzie przyczyniają się do wzrostu bezpieczeństwa na drodze, gdzie ich obecność spowoduje ograniczenie prędkości, a tym samym zmniejszy się liczba wypadków drogowych. To jest cel, który przyświeca Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli chodzi o posadowienie czy to fotoradarów, czy to odcinkowych pomiarów prędkości. W tej chwili trwa analiza takich miejsc w skali całego kraju. Dokonuje jej Instytut Transportu Samochodowego i jeszcze w tym roku, po wskazaniu miejsc najbardziej wrażliwych, miejsc, w których dochodzi do największej liczby wypadków, gdzie ginie najwięcej ofiar, zostaną tam posadowione odpowiednie urządzenia kontrolujące prędkość jazdy. Będzie to 111 nowych miejsc z fotoradarami i odcinkowymi pomiarami prędkości. Powtarzam raz jeszcze – staną one w najbardziej niebezpiecznych miejscach w całej Polsce.

Podczas wczorajszej debaty w ITD padały oczywiście ze strony samorządowej głosy proszące o to, aby ponownie umożliwić samorządowcom instalowanie takich fotoradarów. Raport Najwyższej Izby Kontroli, bodaj z 2011 r., był jednak miażdżący i wskazał praktykę instalowania fotoradarów wyłącznie w celu reperowania budżetów gminnych i miejskich. W tym raporcie pokazano nawet jedną gminę, która planowała wprost dochody z tego tytułu w wysokości 15% całości dochodów tejże jednostki samorządu terytorialnego. Wzbraniamy się przed tym, żeby fotoradary służyły do zwiększania wpływów do budżetu samorządów czy też do budżetu państwa – na tym nam absolutnie nie zależy. W skali budżetu kraju są to kwestie wręcz promilowe. Fotoradary muszą natomiast zwiększać bezpieczeństwo w ruchu drogowym i w tym kierunku będziemy szli. Mamy już pewne wewnętrzne przemyślenia, jak po części wyjść naprzeciw oczekiwaniom samorządowców, ale chcemy je wcześniej przedyskutować wewnątrz resortu z Inspektoratem Transportu Drogowego, a później z tą propozycją wyjść i rozmawiać na ten temat z państwem oraz z opinią publiczną, ekspertami i samorządowcami. Za chwilę pan minister Alvin Gajadhur odniesie się bardziej szczegółowo do kwestii mandatów z fotoradarów i do sprawy, o którą pytał pan poseł Suchoń.

Nawiązując jeszcze do wypowiedzi pana posła Suchonia, chcę powiedzieć, że nie mamy instrumentów, które zmuszałyby, nakazywałyby samorządom budowę bezpiecznej infrastruktury, czyli skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, rond i ciągów pieszo-rowerowych, natomiast takie zadania są preferowane w ramach Funduszu Dróg Samorządowych. Takie zadania są lepiej punktowane i mają dużo większe szanse, graniczące z pewnością, otrzymania środków z Funduszu Dróg Samorządowych niż zadania, które polegają tylko na załataniu dziury w jezdni, chociaż one też są ważne. Ten samorząd, który zdecyduje się na to, aby zbudować rondo, aby zbudować chodnik wzdłuż drogi gminnej lub powiatowej, ten samorząd, który ma w projekcie budowę zatoczki, budowę wysepki z przejściem dla pieszych, ma dużo większe szanse na uzyskanie wsparcia z Funduszu Dróg Samorządowych. Wiemy też, zresztą są na sali wojewodowie z poprzedniej kadencji, którzy doskonale wiedzą, iż komisje, które pracują w ramach urzędów wojewódzkich, takie wnioski punktują wyżej i że te wnioski otrzymują środki finansowe z Funduszu Dróg Samorządowych.

Głos z sali:

O tym właśnie przed chwilą rozmawialiśmy.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

To znaczy, że czytam w państwa myślach. To po pierwsze. Zdaje się, że jest nawet w tej chwili realizowany projekt, chyba od połowy roku 2019, który przewiduje szkolenia ze wszystkimi zarządcami dróg samorządowych, gminnych, powiatowych i wojewódzkich. Te szkolenia mają m.in. na celu pokazywanie, w jaki sposób budować bezpieczną infrastrukturę drogową, na jakie elementy należy zwrócić uwagę przy inwestycjach, co przynosi skutek, jeżeli chodzi o działania związane z BRD, jak spójnie budować infrastrukturę, żeby poprawiać bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Nie widzę pana posła Suchonia, ale…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Uczestniczy w tej chwili w debacie na sali plenarnej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Rozumiem, panie przewodniczący. Ja to mówię bez cienia złośliwości. Te działania są prowadzone i widzę oczami wyobraźni głosy, również ze strony pana posła Suchonia, gdybyśmy wprowadzili narzędzie zmuszające samorządy do tego typu zachowań, czyli coś im nakazujące. Nawet wczoraj, podczas debaty budżetowej, te wszystkie działania legislacyjne, które nakazują samorządowcom pewne zachowania, były przez państwa, przez opozycję krytykowane. Myślę, że w tym przypadku byłoby tak samo. Coś, co jest nakazem dla samorządów, spotyka się z krytyką opozycji i myślę, że tutaj byłoby podobnie. Powtarzam raz jeszcze – takie wnioski są preferowane, a środki z Funduszu Dróg Samorządowych są na tyle duże, że wielu samorządowców, którzy chcą modernizować sieć samorządową, takie środki otrzymuje.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Sośnierza, to odniosę się tylko do jednego. O odpowiedź na pozostałe poproszę przedstawicieli Policji oraz, jeśli będzie taka sposobność, pana dyrektora Romika. Skala wypadków na przejściach dla pieszych z winy pieszych. Ok. 85% wypadków, które mają miejsce na przejściach dla pieszych, jest z winy kierujących, to oni odpowiadają za takie zdarzenia drogowe i stąd, jak sądzę, pojawiła się propozycja przedstawiona przez pana premiera Mateusza Morawieckiego, żeby kierowca był zmuszony ustąpić pierwszeństwa pieszemu. Ta propozycja nie polega jednak na tzw. bezwzględnym pierwszeństwie pieszych, co czasami pojawia się przekazach medialnych. Tak nie będzie, pieszy nie będzie miał bezwzględnego pierwszeństwa. On też będzie musiał odpowiednio zareagować, zachować szczególną ostrożność. Przed wejściem na przejście dla pieszych też będzie musiał rozejrzeć się, spojrzeć czy nie nadjeżdża samochód, a jeżeli nadjeżdża, to czy faktycznie ustępuje pieszemu pierwszeństwa. Chcemy, żeby relacja między kierującym a pieszym zobowiązywała do konkretnych zachowań i kierujących, i pieszych. I jeden, i drugi uczestnik ruchu drogowego powinien zachować się we właściwy sposób, bo tylko to przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na przejściach dla pieszych.

I jeszcze krótkie nawiązanie do MOP-ów. Faktycznie jest tak, że na początku budujemy drogi, a później tę infrastrukturę, która nie służy bezpośrednio do jazdy, tylko do wypoczynku. To jest związane z optymalizacją procesu inwestycyjnego. Najpierw, w pierwszej kolejności, budujemy drogi, a dopiero w drugiej kolejności budujemy miejsca służące do obsługi podróżnych. Wiemy, że one są istotne i będziemy te inwestycje realizować, ale dopiero w drugiej kolejności, po zbudowaniu głównych odcinków dróg szybkiego ruchu.

O uzupełnienie mojej wypowiedzi proszę teraz pana inspektora Alvina Gajadhura i przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, gwoli uzupełnienia – w chwili obecnej w systemie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym funkcjonuje 435 stacjonarnych urządzeń, potocznie zwanych fotoradarami, 30 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 20 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle oraz 29 mobilnych urządzeń zamontowanych w nieoznakowanych samochodach. Dane statystyczne pokazują wyraźnie, że w miejscach, w których są zamontowane fotoradary, które są objęte systemem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, znacznie spadła liczba wypadków, liczba ofiar śmiertelnych i liczba osób rannych. Są miejsca, w których skuteczność naprawdę wynosi 100%, od czasu zamontowania urządzenia nie wydarzył się ani jeden wypadek, nikt na szczęście nie zginął ani nie został ranny. Można więc mówić o dużej skuteczności działania urządzeń, które rejestrują przekraczanie prędkości.

System potocznie zwany fotoradarowym, o czym przed chwilą mówił pan minister Weber, będzie rozbudowywany. W 2018 r. została podpisana stosowna umowa. System będzie finansowany z funduszy unijnych. 85% środków przeznaczonych na nowy system CANARD 2 będzie pochodziło ze środków unijnych.

Nawiązując do odcinkowego pomiaru prędkości, o czym mówił pan poseł Suchoń, chcę powiedzieć, że jak stwierdziła Najwyższa Izba Kontroli ponad 80% kierowców jeździ zgodnie z przepisami, tzn. nie przekracza dozwolonej prędkości. Niestety, kilkanaście procent kierowców, którzy są rejestrowani, ma zbyt ciężką nogę i w konsekwencji są później przez nas karani.

Szanowni państwo, chciałbym jeszcze nawiązać do progów i do skuteczności działania systemu. Zgodnie z ustawą możemy rejestrować naruszenia, przekroczenie dopuszczalnej prędkości od 11 km/h w górę. Ustawiane progi są przede wszystkim dostosowane do naszych możliwości kadrowych. Chodzi o to, żeby przerabiać w pierwszej kolejności najcięższe przekroczenia. Nieprawdą jest natomiast, że nie rejestrujemy przekroczeń prędkości od 11 km//h do 20 km/h. Posłużę się statystykami, co prawda z ubiegłego roku, ale sytuacja jest podobna. Na ponad 1,5 mln zarejestrowanych w ubiegłym roku przekroczeń prędkości czy też wjazdu na czerwonym świetle… Pozostańmy przy przekroczeniach prędkości. Na 1,5 mln zarejestrowanych ponad 800 tysięcy wykroczeń, to były przekroczenia w przedziale od 11 km/h do 20 km/h. 530 tysięcy przekroczeń dotyczyło przedziału od 21 km/h do 30 km/h, 150 tysięcy przekroczeń prędkości to przedziałom 31 km/h do 40 km/h i 43 tysiące to były przekroczenia od 41 km/h do 50 km/h. A więc nie jest tak, jak mówił pan poseł, bo gros rejestrowanych naruszeń dotyczy właśnie przekroczeń od 11 km/h do 20 km/h. Rzeczywiście natomiast jest tak, że nasze urządzenia, progi są zmieniane rotacyjnie i kierowca nigdy nie wie, które urządzenie na jaki próg tolerancji jest ustawione. Większość urządzeń rejestruje przekroczenie prędkości od kilkunastu kilometrów na godzinę. To wszystko jest dostosowane przede wszystkim do naszych możliwości kadrowych.

Chciałbym zaznaczyć, że w 2019 r. dzięki uruchomieniu w Białej Podlaskiej oddziału Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, którego pracownicy zajmują się m. in. weryfikacją naruszeń prędkości, jesteśmy pierwszym urzędem centralnym, który na ścianie wschodniej otworzył… Powstał tam wydział Głównego Inspektoratu Trans-

portu Drogowego i dzięki temu znacznie wzrosła skuteczność procedowanych później spraw. Przytoczę tylko, że w 2019 r. było to 717 tysięcy mandatów, a w 2018 r. tylko 432 tysiące. My nie chcielibyśmy nałożyć żadnego mandatu. Życzylibyśmy sobie, żeby kierowcy jeździli zgodnie z przepisami i to jest nasz cel, ale niestety – jak pokazują statystyki – tak nie jest i trzeba dyscyplinować kierowców, którzy przekraczają dozwoloną prędkość, bo jak również pokazują statystyki nadmierna prędkość jest jedną z głównych przyczyn wypadków. To było poruszane również podczas wczorajszej debaty w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Bardzo dziękuję przedstawicielom trzech klubów parlamentarnych, którzy pojawili się na tej debacie. Obecny byli: pan poseł Jerzy Paul z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość, pan poseł Michał Szczerba z Klubu Parlamentarnego Koalicja Obywatelska oraz pan poseł Wiesław Szczepański z Klubu Parlamentarnego Lewicy. Niestety, nie było nikogo z klubu Koalicja Polska oraz Koła Poselskiego Konfederacja, mimo naszych zaproszeń i mimo naszych wielu telefonów. Chcieliśmy poznać państwa zdanie, waszą opinię. Trzej posłowie, którzy podsumowali debatę, co nas bardzo cieszy, wszyscy niezależnie od barw politycznych i od przynależności partyjnej byli zgodni – trzeba zmienić przepisy, żeby poprawić bezpieczeństwo i żeby m.in. usprawnić system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. O tym wiadomo od lat. System jest automatyczny do momentu zarejestrowania wykroczenia, czyli fotoradar robi zdjęcie i na ten moment kończy się automatyzacja systemu. Niestety są osoby, które bawią się z nami w przysłowiowego kotka i myszkę. Nie wskazują kto prowadził. System jest oparty na systemie wykroczeniowym jeszcze z lat siedemdziesiątych i być może kiedyś on się sprawdzał, tzn. gdy policjant z tzw. suszarką zatrzymywał samochód. Był wówczas samochód, był kierowca i można było ukarać go mandatem. W chwili obecnej, nie mówię, że teraz wszyscy tak postępują, bo większość kierowców, jeśli zdarzy im się popełnić wykroczenie, przyznaje się do winy i płaci mandat, ale są jednak tacy, którzy kombinują, wskazują inne osoby, wskazują cudzoziemców itd.

Wczoraj podczas debaty zaprezentowałem taki wykres: wykroczenie popełnione 31 lipca, ktoś jechał w terenie zabudowanym 122 km/h, czyli przekroczył o ponad 50 km/h w terenie zabudowanym – najpierw było wskazywanie obywatela Federacji Rosyjskiej, nieodbieranie korespondencji itd., sprawa ciągnęła się aż do orzeczenia sądu, które zostało wydane 8 marca. Proszę zobaczyć: 31 lipca – 8 marca następnego roku. Wtedy sąd nałożył grzywnę w wysokości 500 zł. Ile trwało to postępowanie? Kilka dobrych miesięcy. Ile osób było zaangażowanych w ustalenie sprawcy?

Szanowni państwo, jak powiedziałem, w pierwszej kolejności procedujemy nad najcięższymi przekroczeniami prędkości. Chcemy dyscyplinować piratów drogowych, jednakże bez zmiany przepisów… Bardzo dziękuję tym przedstawicielom klubów parlamentarnych, którzy wczoraj u nas byli. Przepisy trzeba zmienić. Debata była bardzo żywiołowa i owocna, byli zaproszeni przedstawiciele organizacji pozarządowych, fundacji, środowiska akademickiego, służb kontrolnych, dziennikarze związani z branżą motoryzacyjną i praktycznie wszyscy zgodzili się, że trzeba zmienić przepisy. Odbyło się kilka paneli: prędkość, piesi oraz właśnie zmiany legislacyjne. Była pełna zgodność. Oczywiście wystąpiły pewne różnice. Teraz będziemy analizowali propozycje, bo nad nimi trzeba usiąść i się zastanowić. Mam nadzieję, że potem państwo posłowie te zmiany przegłosujecie, tak aby w Polsce skutecznie można było karać tych, którzy igrają z ludzkim życiem, którzy za nic mają kwestię bezpieczeństwa na polskich drogach.

System fotoradarowy się sprawdza. Mamy ponad kilka tysięcy wniosków od lokalnych społeczności o postawienie fotoradaru. Ludzie chcą czuć się bezpiecznie, chcą żeby takie urządzenia zostały zamontowane. Relatywnie w Polsce, porównując z innymi krajami Unii Europejskiej, jest dużo mniej urządzeń rejestrujących prędkość pojazdów. Jak powiedziałem, mamy ich ok. 500, a tymczasem w wielu krajach Unii ich liczba wynosi 3, 4, 5, a nawet czasami podchodzi pod 6 tysięcy. Jednak urządzenia to jedno, a drugie to sprawny system nakładania sankcji, tak aby ci, którzy próbują kombinować nie byli bezkarni, żeby można ich było skutecznie temperować i jeżeli zmienią się przepisy, to jestem głęboko przekonany, że również te osoby, które mają zbyt ciężką nogę, takie osoby, które potrafią jechać 209 km/h w terenie zabudowanym lub 180 km/h w terenie

zabudowanym, co wczoraj też przedstawiałem podczas prezentacji, wreszcie się opamiętają i będą przestrzegały przepisów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo dziękuję. Proszę się nie dziwić, że wczoraj frekwencja posłów nie była zbyt duża. Trwa aktualnie posiedzenie plenarne, trwały posiedzenia komisji. Komisja Infrastruktury miała wczoraj posiedzenie o godzinie 15.00, tak że…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

O godz. 15.00 było ostatnie posiedzenie Komisji, ale wczoraj mieliśmy ich kilka.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

No właśnie i dlatego proszę pod naszym adresem nie formułować uwag w tym zakresie. Ci, którzy mogli, bo nie kolidowało to z ich obowiązkami poselskimi, które są podstawowe dla każdego posła…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, panie przewodniczący, my tylko zapraszaliśmy osoby…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Nie dyskutujmy na ten temat. Proszę tylko wziąć to pod uwagę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tylko słowo wyjaśnienia, że termin debaty został ustalony wcześniej, jeszcze przed porządkiem obrad parlamentu. Przypadkowo wszystko się pokryło. Mnie też tam nie było, panie przewodniczący, a bardzo chciałem. Byłem na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, a później na sali plenarnej.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Idziemy dalej z naszą dyskusją. Temat jest ważny. Pani poseł Dziemianowicz-Bąk, bardzo proszę.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu Komisji:

Bardzo serdecznie dziękuję. Padła tutaj taka sugestie, że na temat danych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego lepiej jest rozmawiać na podstawie danych wyrażanych w liczbach bezwzględnych, a nie na podstawie danych procentowych. Ja o tyle jestem skłonna się przychylić… Zasadniczo nie mam problemu z operowaniem na danych procentowych, ale po wypowiedzi pana posła Sośnierza, który dane procentowe wykorzystał do tego, żeby radykalnie zaciemnić i zakłamać obraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, jestem skłonna się zgodzić, że być może lepiej jest rozmawiać na podstawie liczb bezwzględnych. Te liczby są szeroko dostępne nie tylko dzięki omawianemu dzisiaj raportowi, ale także dzięki licznym doniesieniom medialnym i innym źródłom wykraczającym poza ten raport.

Wiemy z całkowitą pewnością z najnowszych danych przedstawianych przez Policję i przytaczanych przez media, że rocznie na polskich drogach traci życie niemal 3 tysiące osób. To nie są jeszcze oczywiście dane zweryfikowane, bo to się stanie gdzieś koło połowy lutego, ale z tych danych wynika, że w 2019 r. po raz kolejny wzrosła liczba ofiar śmiertelnych na polskich drogach. W tej chwili podaje się, że było to 2897 osób. Oprócz tego wiele osób na polskich drogach straciło również zdrowie. Statystyki są bezwzględne. Polska jest piąta od końca w Unii Europejskiej pod względem liczby zabitych na drogach w przeliczeniu na milion mieszkańców. To jest sytuacja, która nie zmienia się, albo jeżeli to zmienia się na gorsze rok do roku w ciągu ostatnich lat, także już za obecnych rządów Prawa i Sprawiedliwości. Mówię to, ale z drugiej strony chciałabym docenić działalność rządu i inicjatywę pana premiera, zapowiedzi deklarujące chęć wprowadzenia niezbędnych zmian, żeby lepiej chronić uczestników ruchu drogowego.

Niestety wiemy już, że założenia Narodowego Planu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 nie zostaną zrealizowane, że nie uda się ich zrealizować. To, co najbardziej zwraca uwagę w omawianym raporcie, to nie tylko wspomniany wzrost liczby ofiar w grupie seniorów, ale przede wszystkim fakt, że trzeci rok z rzędu wzrasta liczba osób zabitych na przejściach dla pieszych, czyli tam gdzie poziom bezpieczeństwa

powinien być szczególnie wysoki. Z niepokojem usłyszałam wypowiedź pana ministra Webera, który zasugerował, że ochrona bezpieczeństwa pieszych, którą szykuje ministerstwo i rząd, nie będzie ochroną bezwzględną, tzn. nie rozważacie państwo wprowadzenia bezwzględnego bezpieczeństwa pieszych na pasach. To jest bardzo niedobra informacja i ona jest zupełnie nieuzasadniona, jeżeli porówna się sytuację międzynarodową, tzn. jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego w innych państwach.

Takim koronnym przykładem może być Szwecja albo jeszcze bardziej Norwegia, czyli kraj, który niemal już osiągnął tzw. cel wizji zero. W 2019 r. w Norwegii śmierć na drogach poniosło 110 osób i nie było ani jednej ofiary śmiertelnej w grupie dzieci. W tym kraju obowiązuje chyba najbardziej bezwzględna zasada pierwszeństwa pieszych na drogach. Piesi w Norwegii mogą wejść na drogę na czerwonym świetle, kiedy zbliża się sznur samochodów i mimo że może to być nieintuicyjne, nie przekłada się to na wyższą śmiertelność na drogach, wręcz odwrotnie. Powtórzę tę liczbę: 110 ofiar śmiertelnych w 2019 r. w Norwegii. W porównaniu: w Polsce 2897. To jest radykalna dysproporcja. W imieniu własnym i klubu Lewicy chcę gorąco zaapelować do ministerstwa, żeby jeszcze w toku prac wewnątrzresortowych jednak rozważyć, aby deklarowane przez państwa pierwszeństwo pieszych było pierwszeństwem bezwzględnym.

Jak wiadomo, głównym czynnikiem tego negatywnego stanu rzeczy jest notoryczne przekraczanie dozwolonej prędkości jazdy przez kierowców i tutaj znowu muszę się nie zgodzić z panem posłem Sośnierzem. Oczywiście, że skutecznym sposobem na piratów drogowych są fotoradary i bardzo cieszy mnie deklaracja ministerstwa, że tych fotoradarów będzie więcej na polskich drogach. Jednocześnie zgadzam się, że wpływy z mandatów powinny mieć przeznaczenie celowe, że powinny być przeznaczane na Fundusz Przebudowy Miejsc Niebezpiecznych, tzn. na działalność związaną stricte z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. W Polsce fotoradarów jest wciąż za mało, a piraci drogowi nie muszą mierzyć się z nieuchronnością kary, co owocuje tym, i znowu powołuję się na dane przywoływane przez media na podstawie informacji dostarczanych przez Policję, że w 2019 r. zwiększyła się liczba przypadków przekroczenia dozwolonej prędkości o ponad 50km/h w terenie zabudowanym.

Na negatywną opinię zasługuje fakt, że możliwość skorzystania z narzędzia, jakim są fotoradary, została odebrana gminom. Obecny zarządca systemu fotoradarów, tzn. Generalna Inspekcja Transportu Drogowego bezprawnie podwyższa limity prędkości i dzięki takiemu działaniu kierowcy bez żadnych konsekwencji mogą przekraczać prędkość o 30 km/h.

O tym dzisiaj nie było zbyt wiele mowy, ale wypadki drogowe oprócz tego, że przede wszystkim są to tysiące ludzkich dramatów, są to również wymierne starty dla polskiego państwa, jeżeli chodzi o finanse. Koszty zdarzeń drogowych związane z opieką medyczną, z pogrzebami czy pomocą terapeutyczną to dla Skarbu Państwa, według danych za 2018 r., na podstawie raportu o kosztach zdarzeń drogowych, opublikowanego – dodam – w ostatnim możliwym dozwolonym terminie przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wyniosły ponad 56 mld zł. Taka jest roczna strata dla Skarbu Państwa. To są ogromne pieniądze, które mogłyby być przeznaczone… Jesteśmy w trakcie debaty nad budżetem, gorąco dyskutujemy o tym jak bardzo niedofinansowana jest ochrona zdrowia, jak niedofinansowana jest edukacja, że brakuje pieniędzy na obiecane już podwyżki dla nauczycieli itd. Celów, na które można by przeznaczyć te pieniądze, jest bardzo dużo.

Jednocześnie, jak już wspominałam, należy pochwalić rząd za propozycje cząstkowych zmian, choć martwi mnie ta dzisiejsza wypowiedź pana ministra, że te zmiany są tak zachowawcze i konserwatywne. Nasuwa się także pytanie, dlaczego to wszystko dzieje się tak późno, biorąc pod uwagę, że to za państwa rządów na polskich drogach od 2016 r. zginęło ok. 12 tysięcy osób, a 150 tysięcy straciło zdrowie.

Kolejnym pytaniem jest pytanie o to, kiedy poznamy szczegóły państwa propozycji? Wewnątrzresortowe rozmowy… Czas, który upłynął już od zapowiedzi w exposé pana premiera, cały czas się wydłuża, a diabeł tkwi w szczegółach. Z jednej strony możemy wyrażać oczywiście aprobatę i entuzjazm wobec tego, że w końcu zajęliście się państwo tym tematem, ale chcielibyśmy poznać szczegóły po to, żeby wraz z przedstawicielami

strony społecznej móc się nad nimi pochylić i żeby móc je merytorycznie przeanalizować oraz żeby móc je skonfrontować z doświadczeniami innych państw, ponieważ naprawdę nie musimy wyważać otwartych drzwi. Możemy korzystać, czerpać z doświadczeń innych. Warto byłoby rządowe propozycje zestawić z tymi doświadczeniami.

Jako klub Lewicy chcemy, aby Sejm i rząd skupili się na sprawdzonych w Europie i skutecznych działaniach w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konieczne jest wzmocnienie ochrony najsłabszych uczestników ruchu, czyli pieszych. Często są to osoby starsze, często są to również osoby z niepełnosprawnościami, czyli podwójnie niechronione. Często są to także dzieci. Myślę, że wszyscy, którzy siedzimy w tej sali, chcielibyśmy znaleźć się w takiej sytuacji, w jakiej znalazła się Norwegia i móc powiedzieć, że na przykład w 2020 r. na polskich drogach nie zginęło żadne dziecko. Niezależnie od barw partyjnych i poglądów politycznych byłby to moim zdaniem powód do patriotycznej dumy.

Konieczne jest także zwiększenie kar dla piratów drogowych i zapewnienie, żeby te kary były nieuchronne. Jako klub Lewicy podsuwamy ministerstwu pod rozwagę powiązanie wysokości mandatów z wysokością osiąganego wynagrodzenia. To jest o tyle istotne, że piraci drogowi muszą liczyć się nie tylko z nieuchronnością, ale również z dotkliwością kary, żeby kara faktycznie była skuteczna i naprawdę zmieniała zwyczaje i kulturę poruszania się kierowców po polskich drogach.

Jeszcze raz podkreślę – zgadzam się z wypowiedziami, że wpływy z mandatów czy wpływy z fotoradarów nie powinny stać się kolejnym źródełkiem zasilającym dużą skarbonkę. Powinniśmy solidarnie zadbać o to, aby te pieniądze były przeznaczane na Fundusz Przebudowy Miejsc Niebezpiecznych. W każdym roku pieniądze, które tam wpływają powinny służyć do dalszej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, abyśmy cel nazywany wizją zero mogli osiągnąć w perspektywie najbliższych lat. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Lasek.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ja już się tyle czasu zgłaszam.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Będzie pani następna, pani poseł. Wszyscy są zapisani. Zanim jeszcze pan poseł rozpocznie chcę poinformować, że w sali jesteśmy do godziny 11.50. W związku z tym mamy dwie opcje: albo państwo będziecie troszkę szybciej formułować myśli, albo zrobimy przerwę i będziemy kontynuować posiedzenie w innym terminie. Proponuję pierwsze rozwiązanie. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, ja mam krótkie pytania. W zasadzie na pierwsze częściowo została udzielona odpowiedź przez moją przedmówczynię, bo pytanie miało dotyczyć liczby ofiar śmiertelnych na drogach w 2019 r. Jeżeli pan minister potwierdzi tę liczbę, to z tego wynika drugie pytanie: Czy było analizowane zahamowanie trendu spadkowego liczby ofiar na drodze? Z państwa informacji wynika, że gdzieś w latach 2011–2015 średnio na drodze było ok. 300 ofiar śmiertelnych wypadków mniej w skali roku, natomiast później zostało to znacznie zahamowane. Akceptuję to co pan powiedział, że w Europie generalnie nastąpiło zahamowanie trendu spadkowego, natomiast czy my, patrząc na to jak wygląda nasza sytuacja drogowa, mamy jakieś wytłumaczenie tego trendu spadkowego?

Z drugiej strony bardzo niepokojący jest wzrost liczby kolizji. Ona rośnie od 2012 r., kiedy był ostatni spadek. Wtedy nastąpiła zmiana trendu. Liczba kolizji w okresie od 2012 do 2017 r. wzrosła o 100 tysięcy. Musimy przyznać, że jest to bardzo znacząca liczba.

Było przedstawiane bezpieczeństwo pieszych. Mam pytanie, bo takich danych nie znalazłem w raporcie. Czy była rozpatrywana liczba najechań samochodów, pojazdów na pieszych na przejściu dla pieszych, ale w zależności od tego czy przejście dla pieszych jest oświetlone, nieoświetlone, czyli generalnie od infrastruktury, która jest z tym zwią-

zana? Dla mnie najbliższym przykładem jest tutaj gmina Lesznowola. W ciągu DK7 na terenie tej gminy mamy pięć przejść dla pieszych, które są bez sygnalizacji świetlnej, z czego dwa są nieoświetlone. Z tego płynie kolejne pytanie. Wspomniał pan o programie doświetlenia, bardzo dobrym zresztą programie doświetlenia przejść dla pieszych, zwłaszcza strefy oczekiwania. Jak długo ten program będzie działał? Pytam, bo ostatnio na pismo gminy Lesznowola Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad odpowiedziała, że nie zamierza żadnych inwestycji w tym zakresie robić na DK7 w tym ciągu.

I ostatnia rzecz dotycząca fotoradarów. Wydaje się, że ta dyskusja jest bardzo istotna, ale musimy pamiętać, że fotoradary są w tych miejscach, gdzie mamy ograniczenie prędkości, więc jeżeli ktoś kontestuje liczbę fotoradarów albo to, że jest ich za mało, to znaczy, że akceptuje łamanie zasad i przekraczanie ograniczeń. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Szanowni państwo, chciałam wrócić do kwestii wypadków z udziałem pieszych i tego bardzo niepokojącego trendu, jaki jest udział procentowy wypadków na przejściach dla pieszych w stosunku do ogólnej liczby wypadków z udziałem pieszych. Widać, że systematycznie, od dziesięciu lat, z niewielkim zachwianiem w 2010 r., udział wypadków na przejściach dla pieszych systematycznie rośnie. Statystyki za ostatnie lata mówią, że ok. 50% wypadków z udziałem pieszych ma miejsce na przejściach dla pieszych. Krótko mówiąc, to jest kwestia bardzo niepokojąca i wymaga ingerencji. Z jednej strony mamy do czynienia z nieostrożnymi kierowcami… Jak państwo to rozszyfrowujecie w szczegółowych badaniach? Patrząc intuicyjnie, mamy tutaj nieodpowiednie działania kierujących pojazdami, czyli w momencie kiedy jeden pojazd się zatrzymuje, żeby przepuścić pieszego, a drugi go w tym momencie wyprzedza i dochodzi do zabicia pieszego na przejściu dla pieszych. O takich wypadkach słyszymy, czytamy i je oglądamy. Z drugiej strony, obserwując potoczne zachowania pieszych widzimy na przykład, że idzie sobie dziewczynka, pisze smsy i bez zastanawiania się wchodzi na przejście dla pieszych, bo to jest jej prawo i ona na przejściu dla pieszych jest teoretycznie chronionym uczestnikiem ruchu. Nikt jednak jeszcze nie wygrał z prawami fizyki i siłą bezwładności pojazdów, które nie zawsze mogą zahamować przy gwałtownym wtargnięciu pieszego na jezdnię. Dlatego pytam o planowane zmiany.

Z jednej strony, patrząc z praktycznego punktu widzenia, powinno się bezwzględniej karać, czyli być może zmniejszyć możliwość manewru, jeśli chodzi o sądy orzekające, bo przypomnę ten bulwersujący wypadek, kiedy jeden z celebrytów dotkliwie poturbował starszą osobę na przejściu dla pieszych, a sąd oświadczył, że nie ustalono z jaką prędkością seniorka wtargnęła na przejście dla pieszych. To dla mnie jest bulwersujące.

Wypadałoby chyba zmniejszyć możliwość swobody orzekania dla sądów i jednocześnie podwyższyć kary za najechanie na pieszego na przejściu. Jednak z drugiej strony jestem zdania, że przepisy prawa powinny także dyscyplinować i skłonić do uwagi oraz rozwagi pieszych korzystających z przejść. Czasami, kiedy jest śliska nawierzchnia – są dane, które pokazują, w jaki sposób zmniejszenie przyczepności wpływa na długość drogi hamowania – kierujący pojazdem nawet przy najlepszych chęciach nie jest w stanie go zatrzymać i nie uczynić pieszemu krzywdy, nawet jeśli jedzie z dozwoloną prędkością, tj. 50 km/h w terenie zabudowanym.

Uważam zatem, że ingerencja w przepisy prawne powinna zostać dokonana z dwóch stron. Po pierwsze, przepisy powinny skłaniać pieszych do rozwagi i nakładać na nich obowiązek upewnienia się, iż żaden pojazd się nie zbliża, a z drugiej strony przepisy powinny pozwalać na zdecydowane karanie kierujących pojazdami za nierespektowanie reguł ruchu drogowego.

Druga kwestia dotyczy używania urządzeń mobilnych, czyli telefonów komórkowych. Tutaj mamy do czynienia z taką oto sytuacją, że zwłaszcza wzrasta ciężkość wypadków w tzw. zderzeniach tylnych, czyli kiedy jeden rozpędzony pojazd najeżdża na inny pojazd stojący. Mówi się o tym, że często jest to efekt korzystania z urządzeń mobilnych, z nawigacji, z telefonów komórkowych. Czy jest rozważana taka kwestia, żeby jednak dotkli-

wiej karać za używanie telefonów w trakcie jazdy samochodem? Widać, co podpowiada statystyka, iż prowadzi to do bardzo złych skutków na jezdni, rodzących wzrost liczby ofiar. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu. Ja bardzo króciutko. Chciałabym tylko spać spokojnie wiedząc, że pewne strategiczne założenia są dla nas wspólne, panie ministrze. Chciałabym w związku z tym się dowiedzieć, czy obydwoje zgadzamy się z taką tezą, że obojętnie jak byśmy nie obwiesili odblaskami pieszych i nie zrobili z nich choinki, to i tak nie będzie to jedyny element, który ma wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Na pewno obwinianie pieszych nie jest dobrym rozwiązaniem, ponieważ kierowcy czują się wówczas zwolnieni z odpowiedzialności.

Chciałabym też, żeby odniósł się pan do kuriozalnego filmu, który został wyprodukowany bodajże przez warszawski samorząd. Starsza osoba – mówiliśmy dzisiaj, że udział tych osób w wypadkach rośnie – jest przedstawiona w tym filmie jako jedyny sprawca wypadku drogowego, w którym ginie. Nie ma natomiast żadnego odniesienia do tego, aby na takie osoby szczególnie uważać. Oczywiście pan za ten film nie odpowiada, ale chciałabym, żeby pan go skomentował, jeżeli pan go widział. Jest to filmik z udziałem znanego aktora Piotra Fronczewskiego.

Chciałabym również wiedzieć, czy jesteśmy zgodni w tym, że do zatrzymania ułańskiej fantazji kierowców jest potrzebna wyraźna przebudowa infrastruktury i to, żeby oznaczenia w infrastrukturze poziomej i w szerokości drogi również informowały kierowcę, że na przykład w obszarze zabudowanym nie należy poruszać się zbyt szybko? Bardzo często, wskazują na to badania, kierowcy nie patrzą na znaki, tylko korzystają z szerokości drogi. Im ona jest szersza, tym szybciej jadą. Bardzo często z tego powodu dochodzi do wypadków tragicznych w skutkach.

Chciałabym również, żeby pan powiedział czy takie zmiany w rozporządzeniu, w którym na przykład ronda w obszarze zabudowanym, w tej chwili jest bardzo trudno wybudować takie rondo, które byłoby mniejsze, które zmuszałoby kierowców do tego, żeby troszeczkę przyhamowali wjeżdżając na nie, czy zmiany w tym rozporządzeniu są w optyce tego – nie wiem – zespołu, który się być może w ministerstwie zajmuje bezpieczeństwem pieszych? Samorządy bardzo często – akurat prowadzę zespół do spraw miast – skarżą się na to, że kiedy chcą wprowadzić strefy uspokojonego ruchu, kiedy chcą zbudować małe ronda, to przepisy bardzo im w tym przeszkadzają. Muszą robić odstępstwa, co nie zawsze jest łatwe.

Chciałabym też zwrócić uwagę na konieczność działań z Policją. Przygotowałam sobie zdjęcie, które kiedyś zrobiłam. Niestety wszyscy państwo go nie zobaczycie. To zdjęcie przedstawia, jak starsza pani zostaje ukarana mandatem za to, że nie zdążyła na czerwonym świetle i to ona musi podejść do radiowozu. Ten mandat wystawiają jej policjanci, którzy w tym radiowozie siedzą. Oni nawet z tego radiowozu nie wysiedli. To jest kuriozalne. To znaczy, że policja jest często tak przyklejona do samochodu, że patrzy na bezpieczeństwo ruchu drogowego z punktu widzenia kierowcy i z punktu widzenia wygody kierowcy, a więc chciałam zapytać, czy takie działania z policją, które pozwolą na to, żebyśmy jako piesi czuli się w miastach bezpieczniej, a więc na przykład próby wysadzenia policjantów z tych samochodów w tym sensie, żeby oni też poczuli się pieszymi uczestnikami ruchu, czy to też pozostaje w optyce pana ministra?

Również chciałam zapytać, czy w strukturze ministerstwa planowane jest powstanie departamentu pieszo-rowerowego? W tej chwili sama konstrukcja administracji publicznej, która zajmuje się tworzeniem przepisów, nie uwzględnia tego, że istnieją piesi i rowerzyści jako uczestnicy ruchu, więc siłą rzeczy te przepisy są kształtowane w pierwszym rzędzie pod kierowców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Paul.

Poseł Jerzy Paul (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, obserwując to co obecnie dzieje się na drogach, widzimy wielkie inwestycje, naprawdę wielomiliardowe, budowę nowych dróg, najczęściej są to drogi dwujezdniowe, są budowane ścieżki pieszo-rowerowe i teoretycznie powinno być bezpieczniej. Praktycznie też jest, ale jakie to ma w ogóle przełożenie na bezpieczeństwo? Jak się patrzy na statystyki, to widać, że jest mniej wypadków, mniej rannych, ale za to więcej ofiar śmiertelnych, czyli tak naprawdę, jeżeli my nie zmienimy… Poza budową dróg nie ma tego efektu, o który walczymy. Musimy zrobić coś i to pewnie dużo, żeby poprawić statystyki odnośnie do ofiar śmiertelnych wypadków.

Do tej pory byliśmy i dalej jesteśmy, jak pokazywano dziś zajmujemy piąte miejsce od końca, jeśli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych na 1000 wypadków. Jesteśmy w ogonie Europy. Jeżeli mądrze nie zmienimy przepisów, to nadal nie będziemy zadowoleni z tego co robimy, nawet z tych wydanych miliardów złotych na inwestycje infrastrukturalne.

Często pojawiała się dziś kwestia pieszych. Pieszych bardzo dużo ginie, ale co było podkreślane, najczęściej giną oni w miejscach dla nich wyznaczonych, tam gdzie powinni przekraczać jezdnię, czyli na przejściach dla pieszych, na skrzyżowaniach, na przystankach komunikacji publicznej. Skąd to się jednak bierze? Najczęściej z przekraczania prędkości przez kierowców. Jeżeli nie doprowadzimy do zmniejszenia prędkości w każdym obszarze, czy to w terenie zabudowanym, czy poza terenem zabudowanym, to te wypadki ciągle się będą zdarzały i będą to wypadki ze skutkiem śmiertelnym. Jeśli my pozwalamy przekraczać prędkość o 50 km/h lub o 70 km/h, to nie możemy mówić, że będzie lepiej, bo lepiej nie będzie. Jeżeli dochodzi do wypadku, do uderzenia pojazdu w pieszego, a ten pojazd jedzie szybciej niż 50 km/h, to pieszy praktycznie nie ma szans na przeżycie. Można powiedzieć, że jeśli przeżyje, to będzie cud. Przy prędkości do 30 km/h śmiertelnych wypadków jest chyba tylko ok. 30%, ale powyżej 50 km/h mało kto taki wypadek przeżyje. Musimy więc tę prędkość zmniejszyć, i to w każdym terenie.

Z tego co wiem jest propozycja, żeby zmniejszyć prędkość, chociaż raczej może żeby nie tyle zmniejszać, ale karać tych kierowców, którzy poza obszarem zabudowanym przekraczają dopuszczalną prędkość o 50 km/h. Co w takim razie z obszarem zabudowanym? Uważam, że to jest bardzo dobre rozwiązanie. Proszę sobie bowiem wyobrazić, że ktoś jedzie 130 km/h albo 140 km/h, bo tyle możemy jechać autostradą. Jeżeli dojdzie wtedy do wypadku, to mało kto taki wypadek przeżyje. Jeżeli jednak kierowca jedzie 160 km/h lub 190 km/h i nie ma za to praktycznie żadnych wielkich kar, w najgorszym razie dostanie 500 zł mandatu, to co to jest za mandat? Co to tak naprawdę jest za kara?

Jeżeli praktycznie w każdej dziedzinie nie zmienimy tych przepisów, to nie możemy liczyć na to, że na naszych drogach będzie lepiej, że będzie bezpieczniej. Wypadków może być mniej, ale ofiar śmiertelnych wcale nie ubędzie, a wręcz może ich być nawet więcej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo się cieszę, że temat bezpieczeństwa ruchu drogowego jest tak dokładnie dyskutowany i bardzo mnie cieszy, że zapoznajemy się z tak szczegółowym raportem, wypełnionym bardzo ciekawymi, ale również przerażającymi danymi. Poza tym zastanawiam się, co z tych danych dla państwa wynika w takim sensie, że widzimy jakie są skutki, jakie są tendencje, widzimy, że liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym niestety rośnie albo mniej więcej pozostaje na tym samym poziomie. Jakie są rekomendacje, jakie są propozycje zmian, jakie wnioski z tego wynikają dla państwa?

Z jednej strony się cieszę, że o tym mówimy, także pan premier wspominał o bezpieczeństwie ruchu drogowego w swoim exposé, ale szanowni państwo, jeśli chcemy tę sytuację zmienić, jeśli traktujemy te dane poważnie, to poważnie musimy zmienić sytuację pieszych. Stwierdzenie pana ministra, że jednak bezpieczeństwo pieszego, jak zrozumiałem, nie będzie bezwzględnie zapewnione także przed wejściem na przejście dla

pieszych, jest dla mnie szokujące. Jest to dla mnie opowiedzenie się za jakimś status quo, które jest jednak pogodzeniem się z porażką. Jesteśmy w ogonie Europy, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo pieszych i dlatego do problemu należy podejść poważnie i zaproponować poważne zmiany. Zastanawiam się, czy państwo konsultujecie się z prawnikami w związku z koniecznością zmian przepisów, jeśli chodzi o sytuację pieszych?

Poza tym cieszę się, że jeden z panów wspomniał o współpracy z NGO-sami, ale to wciąż mnie jakoś szczególnie nie przekonuje. Pytanie brzmi: Czy doczekamy się poważnej edukacji, poważnej kampanii, czy też kontrkampanii wobec kampanii, o której wspominała moja przedmówczyni, która postawi pieszego, rowerzystę, seniorów i osoby z niepełnosprawnościami na piedestale? To są osoby najbardziej narażone na wypadki, najsłabsi uczestnicy ruchu drogowego. Czy przynajmniej w retoryce, poprzez poważny program edukacyjny zechcecie państwo pokazać, że to są najważniejsi uczestnicy ruchu, a nie kierowcy, jak to było dotychczas.

Kolejna kwestia dotyczy wspomnianych mandatów, które od lat nie zostały zmienione. Kierowcy nie zdejmą nogi z gazu, jeżeli nie będą mieli nad sobą jakiegoś straszaka w postaci mandatu.

Ostatnia kwestia, o której wspomniał też pan minister w odpowiedzi na pytanie posła Suchonia, dotyczy samorządów. Wydaje mi się, że samorządy oczekują dobrych standardów, dobrych norm, dobrych wskazówek dotyczących rozwiązań drogowych. My, jako opozycja, będziemy wspierać pozytywne rozwiązania, które będą skutkowały tak dobrze zorganizowanymi drogami, jak na przykład w Jaworznie. Osobiście kibicuję i będę wspierał wszystkie dobre propozycje w tym zakresie.

Jeszcze raz dziękuję, cieszę się, że rozmawiamy i mam nadzieję, że bezpieczeństwo pieszych, także przed przejściem, zostanie zapewnione, ponieważ jeśli państwo się temu sprzeciwiają, to dla mnie oznacza, że sprzeciwiacie się deklaracjom premiera Morawieckiego, które moim zdaniem są pozytywne i wszyscy w tej sali oraz wszyscy w sali sejmowej powinniśmy wspierać te postulaty, aby naprawdę bezpieczeństwo pieszych poprawić. Chciałbym zatem prosić o doprecyzowanie.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, czy mogę odpowiedzieć, żeby ta narracja nie zwyciężyła…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Za chwilę, panie ministrze. Jeszcze pan poseł Szczerba. Jedna minuta.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, przede wszystkim mam nadzieję, że rok 2020 będzie przełomowy, jeśli chodzi o nowe regulacje prawne. W szczególności myślę o niechronionych uczestnikach ruchu drogowego. Chciałbym przypomnieć, że już jest w Komisji Infrastruktury poselski projekt dotyczący pierwszeństwa pieszych, druk nr 48. W związku z tym, że rozumiem, iż kwestia bezwzględnego pierwszeństwa pieszych może być wspólnym stanowiskiem rządu i opozycji, chciałbym zapytać o przygotowanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a w szczególności Sekretariatu BRD, ponieważ wprowadzenie tych przepisów będzie jednak wymagało podjęcia odpowiednich działań informacyjnych i edukacyjnych.

Panie ministrze, jak wygląda planowany budżet Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na rok 2020? Czy środki, które zostały w nim założone, umożliwią przeprowadzenie ogólnopolskiej kampanii informacyjnej dotyczącej nowych regulacji prawnych w zakresie pierwszeństwa pieszych?

Chciałbym również zwrócić uwagę na to, że niestety mamy do czynienia w różnych obszarach, chociażby jeżeli chodzi o wydatkowanie Funduszu Sprawiedliwości, który przecież był przeznaczony dla ofiar wypadków drogowych, ofiar przestępstw, z taką powiedziałbym nieracjonalną rozrzutnością, która nie jest ukierunkowana na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Konkludując, czy Sekretariat BRD będzie miał odpowiednie środki, żeby przeprowadzić ogólnopolską kampanię informacyjną, nie tylko w mediach publicznych, ale także w mediach prywatnych, tak żeby dotrzeć z informacją do wszystkich użytkowników ruchu drogowego?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Sośnierz tytułem repliki, tak? Pół minuty.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tylko pół minuty? Pani Dziemianowicz-Bąk wywołała mnie do głosu, kilka innych osób również, ale przede wszystkim do niej chciałbym się odnieść. Powiedziała pani, że sytuacja zmienia się na gorsze. Otóż nie – zmienia się na lepsze, ponieważ systematycznie liczba wypadków każdego rodzaju spada od wielu lat i ten trend spadkowy wydaje się nie być w ogóle wrażliwy na żadne zmiany legislacyjne. On jest mniej więcej stały z niewielkimi fluktuacjami. W prezentacji pokazywano miesiąc do miesiąca, że w różnych latach to rośnie, to spada, ale to były raczej fluktuacje chaotyczne przy ogólnym systematycznym trendzie spadkowym od lat. Jakie więc zmiany przepisów by nie były, to i tak potem są skazane na sukces, bo się wykazuje, że to właśnie dzięki temu coś się poprawiło.

Pani mówiła o zaciemnianiu danych przy okazji pokazując, że nie rozumie tych danych statystycznych, powołując się chociażby na przykład Norwegii, w której gęstość zaludnienia, jakość dróg, jakość samochodów i wielkość populacji są zupełnie nieporównywalne do Polski. Zestawianie w takim przypadku liczb bezwzględnych, jednych z drugimi, jest po prostu absurdalne. Ja mówiłem o bardzo ważnym problemie, ponieważ wartości procentowe są odzwierciedleniem bardzo różnych skutków, na przykład…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie pośle…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Na przykład rośnie liczba…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie pośle, debatę będziemy jeszcze kontynuować podczas posiedzenia plenarnego.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Zrozumieliśmy pana posła.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie wiem, czy wszyscy zrozumieli.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Miało być pół minuty, wyszła z tego minuta. Dziękuję bardzo. Mamy jeszcze zgłoszenia gości. Bardzo proszę, pan prezes Furgalski, ale też proszę lakonicznie.

Przewodniczący zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, postaram się szybko podzielić dwoma refleksjami. Pierwsza dotyczy nie tylko tego posiedzenia Komisji, ale x kadencji wstecz. Mamy rok 2020, rozmawiamy o dokumencie z roku 2018, podczas gdy mamy, jeszcze nieostateczne, ale już bardzo konkretne dane Policji z roku 2019, które mogą nam pokazać pewne trendy, chociażby takie, że rzeczywiście spada liczba wypadków i liczba rannych, ale niestety rośnie nam liczba zabitych. Pytanie: Czy można by na początku roku łączyć ten duży raport Krajowej Rady BRD z informacjami Policji? Pewne rzeczy odnoszę tutaj do tego, co zapowiada premier.

I druga refleksja. To rzeczywiście jest bardzo duże dzieło statystyczne, wiemy, że ludzie giną w poniedziałek, że giną w piątek, w jakim województwie itd., natomiast mam niedosyt wynikający z tego, że nie wiemy dlaczego tak się dzieje. Tutaj powinna być więc głębsza analiza, dlaczego takie, a nie inne rozwiązania działają po wprowadzeniu lub nie, dlaczego przestają działać lub nie.

Tutaj są takie dwie konkretne rzeczy. Premier zapowiedział odbieranie praw jazdy na trzy miesiące tym kierowcom, którzy przekroczą prędkość o 50 km/h także poza terenem zabudowanym, ale z danych Policji wynika, że to co zostało wprowadzone w 2015 r.

w terenie zabudowanym przestało działać. Rok 2019 do 2018, jeżeli dobrze pamiętam, to 60% więcej zabranych praw jazdy. Popierając oczywiście to, co premier zapowiedział, chcę zwrócić uwagę, że dobrze byłoby mieć odpowiedź ze strony Policji lub innych instytucji rządowych, dlaczego tak się dzieje? Dlaczego kierowcy przestali bać się tego straszaka w postaci odbierania praw jazdy?

I druga rzecz. To jest też najgorszy wynik od 10 lat – liczba pijanych osób złapanych podczas jazdy. Tu są różne tłumaczenia, że generalnie wzrasta spożycie, że wzrasta przyzwolenie, że kierowcy nie mają wiedzy, jadąc na kacu, że ten alkohol jeszcze jest we krwi. Wzrasta też wskaźnik, który jest kwalifikowany jako przestępstwo, tzn. powyżej 0,5‰ alkoholu. Dobrze byłoby mieć odpowiedź na pytanie, czemu nagle ta liczba tak wzrasta, żeby móc podejmować decyzje legislacyjne nie dla samego ich podjęcia, tylko żeby one rzeczywiście zaczęły przynosić jakieś pozytywne skutki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. I jeszcze prezes Polskiej Izby Ubezpieczeń pan Prądzyński, bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń Jan Grzegorz Prądzyński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, Wysoka Komisjo, słuchając państwa dyskusji chciałbym tylko przypomnieć, oczywiście strona rządowa to wie, że przygotowaliśmy dwa lata temu raport dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie jako branża ubezpieczeniowa bardzo zainteresowana tematem, bezpośrednio zaangażowana w ten temat, przedstawiliśmy szereg działań, które powinny być podjęte, żeby zmniejszyć liczbę wypadków i jednocześnie doprowadzić do tego, żeby to o czym powiedziało wiele pań i panów posłów, a mianowicie co zrobić z wymiarem mandatu, żeby on był skuteczny. W naszym raporcie sugerowaliśmy i wielokrotnie zgłaszaliśmy to w Sejmie, żeby wykorzystać bazę CEPiK, do której ubezpieczyciele mają dostęp w pewnym zakresie, ale nie mają dostępu do danych o wykroczeniach i mandatach, które popełnili i dostali kierowcy. W wielu krajach świata działa to w ten sposób, że jeżeli dany kierowca dostał mandaty z różnego powodu: czerwone światło, nadmierna prędkość itd., to wówczas ubezpieczyciel, wiedząc o tym, może dużo łatwiej ocenić poziom ryzyka takiego kierowcy. Dziś my oceniamy wyłącznie po wypadkach. Innymi słowy, dopiero w momencie, kiedy wypadek się zdarzył wiemy, że dany kierowca może być niebezpieczny.

W wielu krajach działa to natomiast w taki sposób, że mając dostęp do bazy mandatów ubezpieczyciel może ocenić, czy taki kierowca jest potencjalnym sprawcą wypadku, czy potencjalnie może na przykład zabić pieszego, o którym wszyscy tutaj mówimy. Wówczas składka ubezpieczeniowa takiego kierowcy rośnie. To jest wymiar nadzwyczajnie dyscyplinujący kierowców. Pozwala on na to, żeby kierowca zastanowił się, w jaki sposób prowadzi samochód i czy po prostu będzie go stać na składkę.

I druga rzecz. Przez Sejm przetoczyła się cztery lata temu dyskusja na temat wysokości składki OC. Podnosiliśmy wtedy, że rzecz trzeba rozróżnić. Dobrzy kierowcy powinni płacić mniej, natomiast ci, którzy szaleją na drogach, powinni płacić więcej. Byłoby to i sprawiedliwe społecznie, i miałoby wymiar kary, która dla kierowców byłaby dotkliwa.

Złożymy do Komisji jeszcze raz wniosek, żeby ten projekt legislacyjny w końcu został przeprowadzony, żeby ubezpieczyciele mogli mieć dostęp do bazy CEPiK i do bazy mandatów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję za wszystkie głosy w dyskusji. Wiele z nich wymaga poważnego przemyślenia. Proszę teraz pana ministra o syntetyczne odniesienie się do przedłożonych propozycji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję, panie przewodniczący, postaram się to zrobić bardzo krótko, natomiast muszę to zrobić tu i teraz, żeby nie zostawić tej dyskusji na nieprawdziwych albo niezrozumiałych torach, szczególnie jeśli chodzi o pierwszeństwo dla pieszych. Jestem przekonany, że projekt, który został przygotowany po zapowiedzi pana premiera Morawieckiego, wypełnia oczekiwania, które państwo przed chwilą sformułowali. Co jednak oznacza,

jak to państwo formułujecie, tzw. bezwzględne pierwszeństwo dla pieszych? Czy oznacza ono, że pieszy będzie mógł przechodzić przez przejście z zamkniętymi oczami? Czy to oznacza, że zbliżając się do pasów pieszy będzie musiał wyłączyć myślenie? Czy to oznacza, że pieszy nie będzie miał obowiązku zachowania szczególnej ostrożności? Bo jeżeli to, państwa zdaniem, jest właśnie bezwzględne pierwszeństwo dla pieszych, to na to naszej zgody nie będzie.

Skoro 85% wypadków na przejściach dla pieszych jest z winy kierowcy, to oczywiście kierowcę zmusimy do konkretnego zachowania, ale mimo wszytko 15% wypadków jest z winy pieszego i pieszy też będzie, już w tej chwili jest obciążony obowiązkiem zachowania szczególnej ostrożności. Nie pozwolimy na to, aby pieszy przed wejściem na pasy został… Żeby nie był zmuszony do myślenia. Chcemy, żeby każdy użytkownik ruchu drogowego, kierowca, rowerzysta – tutaj też, jeżeli chodzi o rowerzystów, możemy odbyć ciekawą dyskusję, bo jeżeli państwo dokładnie przyjrzeli się temu raportowi, to zauważyliście, że wypadków z udziałem rowerzystów jest więcej w roku 2018, a przepisy, jeśli chodzi o rowerzystów, zostały poluzowane kilka lat temu, oni teraz mogą więcej, mają pierwszeństwo przejazdu, to samochód musi się zatrzymać, ale jak to wpłynęło na ich bezpieczeństwo? Mają pierwszeństwo, ale wypadków z ich udziałem jest więcej, tak? Oczywiście to jest kwestia na inny czas. Możemy rozmawiać teraz, ale to rzecz na kiedy indziej.

Reasumując, jestem przekonany, że propozycja, którą przygotowaliśmy w Ministerstwie Infrastruktury, która jest już w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, bo to projekt rządowy, wypełni państwa oczekiwania i będzie to propozycja przyjęta, ale jeszcze raz powtarzam – nie chcemy zwolnić pieszego z myślenia.

Państwo zapewne pamiętacie, czego nas uczono w przedszkolu i w szkole. Jeżeli wiemy, jak teraz w szkole i przedszkolu uczy się dzieci przechodzenia przez przejście dla pieszych, to wiemy też, że w ten sposób wpajamy im pewien obowiązek. Najpierw głowa w lewo, później w prawo i jeszcze raz w lewo, i przechodzimy przez pasy. Tak jest? I tak powinno być dalej. W tym zawarta jest ta szczególna ostrożność, którą musi zachować pieszy przechodzący przez przejście dla pieszych. Tego obowiązku z pieszych nie będziemy zdejmować, dla ich dobra, dla ich bezpieczeństwa i dla ich zdrowia oraz życia. Chcę, żeby to zostało jasno i wyraźnie zrozumiane.

Spada liczba ogólnego udziału pieszych w zdarzeniach i wypadkach drogowych oraz liczba ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem pieszych. Wiąże się to z dwiema kwestiami. Przede wszystkim, jak powiedziałem na początku, z dużą ilością powstającej bezpiecznej infrastruktury separacji pieszych w relacjach z kierowcą. Mam na myśli chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, a niechodzenie poboczem drogi. Należy chodzić tamtędy, gdzie nie poruszają się samochody, czyli po chodnikach i ciągach pieszo-rowerowych. Ważne są także elementy odblaskowe i nałożony kilka lat temu obowiązek noszenia elementów odblaskowych w terenie niezabudowanym. Jedna z pań posłanek poddała to krytyce mówiąc, że obwieszamy elementami odblaskowymi pieszych jak choinki. Nie wiem, czy akurat jak choinki, ale jest taki obowiązek, wprowadzony kilka lat temu i w mojej ocenie to bardzo dobrze. Widoczny pieszy jest bezpieczniejszy, szczególnie nocą, kiedy trudno go dostrzec kierującemu pojazdem, nie mówiąc już o tym, czy pieszy przemieszcza się prawidłową czy nieprawidłową stroną jezdni. To też ma olbrzymie znaczenie.

Skoro przechodzimy do pokazywania filmików i do pytania o filmy, które są w internecie, to chcę powiedzieć, że jest tam mnóstwo filmów, które pokazują nieodpowiedzialne zachowania pieszych, właśnie to, o czym mówiła pani poseł Paluch: z głową w telefonie, w smartfonie, są filmy, w których pieszy czy piesza nachodzi nawet na tramwaj – nie wiem – jadący, stojący czy ruszający z przystanku. Tak, internet też jest pełen takich filmów. Powtórzę jednak jeszcze raz, że zdecydowana większość wypadków drogowych na przejściach jest z winy kierowców.

Pytań było wiele. Poseł Szczerba prosił o odpowiedź na piśmie, ale mogę od razu powiedzieć, bo to jest istotne, że planujemy w ramach projektu pozyskać z Programu Infrastruktura i Środowisko kilkadziesiąt milionów złotych na to, aby promować przepisy, które zostaną tym roku wprowadzone, czyli żeby edukować i kierowców, i pieszych, jeżeli chodzi o kwestię pierwszeństwa na przejściach dla pieszych.

Zakaz rozmowy przez telefon w samochodzie już w tej chwili obowiązuje. Jeżeli kierowca nie rozmawia przez zestaw głośnomówiący, podlega ukaraniu mandatem.

Szanowni państwo, odstępstwa od warunków technicznych. Dlaczego tutaj jesteśmy rygorystyczni? Ponieważ chcemy, żeby samorządy – realizując inwestycje drogowe – budowały infrastrukturę drogową, a nie infrastrukturę drogopodobną, a czasami tak się dzieje. Udzielamy takich odstępstw, jest ich rocznie bardzo dużo, ale pod warunkiem, że te inwestycje wypełniają przede wszystkim zasady związane z bezpieczną infrastrukturą. Pilnujemy samorządowców, żeby nie realizowali inwestycji drogopodobnych, tylko żeby budowali infrastrukturę drogową zgodnie z najlepszą sztuką budowlaną.

Projekt związany z pierwszeństwem pieszych po zapowiedzi pana premiera został stworzony w Ministerstwie Infrastruktury i jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia przekazany do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Oczekujemy na organizację pracy w tym zakresie, czyli pracę na Komitecie Stałym Rady Ministrów, a później na samej Radzie Ministrów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Wszystko wskazuje na to, że rok 2020 będzie rokiem pod znakiem bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie tylko ze względu na te zapowiedziane i już złożone projekty ustaw, ale my także już niedługo będziemy rozpatrywali sprawozdanie przygotowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczącą stanu bezpieczeństwa w 2019 r. Kiedy to może nastąpić?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Określa to procedura prawna. Poproszę pana dyrektora o przekazanie tej informacji. Chyba do końca kwietnia Rada Ministrów ma ten dokument przyjąć, a później trafia on do Sejmu.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Tak jest.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo dziękuję. To jest tylko informacja dla państwa posłów i dla naszych gości. Dziś zabrakło mi głosu przedstawicieli Policji. Było kilka wypowiedzi, którymi na pewno jest zainteresowana Służba Ruchu Drogowego. Niezwłocznie po wpłynięciu druku do Sejmu wyznaczymy termin posiedzenia i zagwarantujemy dwa razy więcej czasu, żeby dyskusja mogła być pełniejsza.

Proszę państwa, jedna z ważniejszych danych, którą zawiera sprawozdanie to liczba 29 634 tys. pojazdów na drogach. Musimy zdawać sobie sprawę z tego, że przyrost pojazdów, które uczestniczą w ruchu drogowym, rośnie w sposób systematyczny. Średnio w ostatnich 30 latach na każde 10 lat przybywało ok. 7,5 mln nowych pojazdów na polskich drogach i to jest istotny element, który musimy uwzględniać w tej dyskusji.

Tym razem pozostaje mi już tylko zamknąć dyskusję i podziękować za wszystkie wystąpienia, także za wystąpienia strony społecznej. Zapamiętamy te propozycje. Sądzę, że zostały one także wysłuchane przez przedstawicieli ministerstwa.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia dokumentu przedłożonego w druku nr 76: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r.”? Nie widzę. Stwierdzam, że komisja pozytywnie opiniuje przedstawiony dokument i przedstawi Sejmowi sprawozdanie. Pozostaje nam wybór sprawozdawcy. Proponuję, aby był to pan przewodniczący Jerzy Polaczek. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że pan przewodniczący Jerzy Polaczek będzie upoważniony do złożenia sprawozdania.

Zamykam posiedzenie. Dziękuję wszystkim państwu za udział. Informuję, że protokół z posiedzenia, z załącznikami, będzie do wglądu w sekretariacie Komisji.